SZCZECINSKIE ROCZNIKI NAUKOWE

SZCZECIŃSKIE
TOWARZYSTWO
NAUKOWE

PL ISSN 0860-2212

ANNALES SCIENTIARUM STETINENSES

Tom IV Zeszyt 1

Nauki społeczne Nr 3

OSSOLINEUM

SZCZECIŃSKIE TOWARZYSTWO NAUKOWE

SZCZECIŃSKIE ROCZNIKI NAUKOWE

ANNALES SCIENTIARUM STETINENSES

Tom IV Zeszyt 1

NAUKI SPOŁECZNE

Nr 3

WROCŁAW • WARSZAWA • KRAKÓW • GDAŃSK • ŁÓDŹ
ZAKŁAD NARODOWY IM. OSSOLIŃSKICH
WYDAWNICTWO
1989

Redaktor Naczelny
EUGENIUSZ MIĘTKIEWSKI

Sekretarz Redakcji
ANNA WALECKA

Komitet Redakcyjny

Ludwik Janiszewski, Janina Jasnowska, Stanisława Kaczmarczyk, Józef Kopeć, Czesław Koźmiński, Aleksandra Krygier-Stojałowska, Henryk Lesiński, Zdzisław Łaski, Eugeniusz Miętkiewski, Marian Piech, Krzysztof Prawdzic, Anna Walecka

Redaktorzy Działów

Nauki Społeczne — Zdzisław Łaski
Nauki Przyrodnicze i Rolnicze — Marian Piech
Nauki Medyczne — Aleksandra Krygier-Stojałowska
Nauki Matematyczne i Techniczne — Józef Kopeć
Nauki Morskie — Krzysztof Prawdzic

Adres redakcji — Adress of the Editorial Office
70-481 Szczecin, Al. Wojska Polskiego 96

Tłumacze

Wiesława Wąsowicz — j. rosyjski
Elżbieta Szewczyk — j. angielski

Na stronie tytułowej — pieczęć Szczecińskiego Towarzystwa Naukowego wzorowana na pieczęci ks. Bogusława V z pierwszej połowy XIV wieku

Wydanie »Szczecińskich Roczników Naukowych« finansuje Urząd Wojewódzki w Szczecinie

Okładkę projektował Edward Kostka
Redaktor Wydawnictwa Aurelia Podgórska
Redaktor techniczny Alicja Januszczak

© *Copyright by Zakład Narodowy im. Ossolińskich Wydawnictwo, Wrocław 1989*

Printed in Poland

Zakład Narodowy im. Ossolińskich — Wydawnictwo. Wrocław 1990.
Nakład: 250 egz. Objętość: ark. wyd. 9,30; ark. druk. 8,25; ark. A_1 — 11. Papier. druk. sat. kl. IV, 70 g, 70×100. Podpisano do druku 1989.12.13 Szczecińskie Zakłady Graficzne. Zam. 757/11.10 250+20

SPIS TREŚCI

1. Henryk Lesiński: Rozwój floty i żeglugi morskiej miast zachodniopomorskich w latach 1648—1713 7
2. Józef Stanielewicz: Historyczne przesłanki rozwoju przeładunków tranzytowych w polskich portach morskich na przykładzie dziejów Szczecina i Gdańska w XIX i początkach XX wieku 21
3. Andrzej Mielcarek: Rozwój morskiej floty parowej Szczecina i Gdańska do 1914 r. 47
4. Hubert Bronk: Doświadczenia historyczne w rozwoju pasażerskiego transportu drogowego 61
5. Roman Dąbrowski: Stan posiadania książąt Pszczyńskich na Śląsku w okresie międzywojennym (1922—1939) 83
6. Janusz Faryś: Koncepcje ustrojowe piłsudczyków 1926—1935 . . . 93
7. Antoni Giza: Uniwersytet Belgradzki i jego rola w życiu naukowym i politycznym Serbii (1905—1914) 109
8. Stanisław Życiński: *Thesaurus Regni Poloniae in Cracovia 1632* — Przyczynek do losów skarbca Zygmunta Augusta 125

CONTENTS

1. Henryk Lesiński: The development of marine and maritime shipping of West-Pomeranian towns in 1648—1713 7
2. Józef Stanielewicz: Historical premises of the development of transit stevedoring in Polish seaports on the basis of the history of Szczecin and Gdańsk in the XIX th and at the beginning of the XX th centuries . . . 21
3. Andrzej Mielcarek: The development of steam marine in Szczecin and Gdańsk until 1914 47
4. Hubert Bronk: Historical experiences in the development of passenger road transport 61
5. Roman Dąbrowski: Possessions of the Family Princes Pszczyńskis' in Silesia between the two World Wars (1922—1939) 83
6. Janusz Faryś: Conceptions of government of Piłsudski's followers 1926—1935 93
7. Antoni Giza: Belgrade University and its role in political and scientific life of Serbia (1905—1914) 109
8. Stanisław Życiński: *Thesaurus Regni Poloniae in Cracovia 1632* — Contribution to the lot of the King Sigismund Augustus' treasury 125

СОДЕРЖАНИЕ

1. Хенрык Лесиньски: Развитие флота и морского судоходства в западно-поморских городах в 1648—1713 гг. 7
2. Юзеф Станелевич: Исторические предпосылки развития транзитных перегрузок в польских морских портах на примере истории Щецина и Гданьска в XIX и в начале XX века 21
3. Анджей Мельцарзк: Развитие морского парового флота Щецина и Гданьска до 1914 г. 47
4. Хуберт Бронк: Исторические опыты в развитии пассажирского дорожного транспорта 61
5. Роман Домбровски: Наличное имущество князей Пшчыньских в Силезии в межвоенный период (1922—1939) 83
6. Януш Фарысь: Концепции пилсудчиков, относящиеся к государственному строю 1926—1935 гг. 93
7. Антони Гиза: Университет в Белграде и его значение для развития патриотического движения в Сербии (1905—1914) 109
8. Станислав Жициньски: *Thesaurus Regni Poloniae in Cracovia 1632* — К вопросу о судьбах сокровищницы короля Сигизмунда Августа 125

SZCZECIŃSKIE ROCZNIKI NAUKOWE — ANNALES SCIENTIARUM STETINENSES

1989 t. IV, z. 1, s. 7—20

HENRYK LESIŃSKI

ROZWÓJ FLOTY I ŻEGLUGI MORSKIEJ MIAST ZACHODNIOPOMORSKICH W LATACH 1648—1713

Instytut Historii Uniwersytetu Szczecińskiego,
ul. Tarczyńskiego 1, 70-387 Szczecin

S t r e s z c z e n i e. Lata 1648—1720 uważane są w dotychczasowej literaturze przedmiotu za okres upadku handlu morskiego i żeglugi miast zachodniopomorskich. Do tak wielkiego regresu w dziedzinie stosunków gospodarczych Pomorza przyczyniły się zarówno skutki wojny trzydziestoletniej, wprowadzenie wysokich ceł licencyjnych przez władze szwedzkie w portach leżących na południowych wybrzeżach Bałtyku, jak i ogólna dekoniunktura w handlu bałtyckim.

Autor na podstawie źródeł w archiwach polskich, szwedzkich i niemieckich oraz literatury przedmiotu przeprowadził analizę rozwoju floty i żeglugi miast zachodniopomorskich oraz zasięgu geograficznego tej żeglugi, zarówno w strefie Bałtyku, jak i na zachód od Cieśniny Sundzkiej. W wyniku badań stwierdzono, że statki miast utrzymywały żeglugę do kilkudziesięciu portów bałtyckich i kilkunastu portów leżących w strefie Morza Północnego. Mimo utrudnień celnych, jak i odcięcia dalszego zaplecza gospodarczego, aktywność morska miast zachodniopomorskich była w drugiej połowie XVII wieku dość duża. Okresy załamań to lata 1675—1685 oraz 1710—1720.

S ł o w a k l u c z o w e: gospodarka morska — żegluga miast zachodniopomorskich.

Gospodarka Pomorza Zachodniego w drugiej połowie XVII wieku przechodziła poważny kryzys, na który złożyło się szereg przyczyn. Na pierwszym miejscu należy wymienić skutki działań wojennych w okresie wojny 30-letniej. Pomorze Zachodnie wyszło z niej z ogromnymi stratami. Upadło rzemiosło i rolnictwo, załamał się handel lądowy i morski, zabudowa wielu ośrodków miejskich została zniszczona przez pożary. Zaludnienie miast i wsi zmniejszyło się o około trzecią część ogólnej liczby mieszkańców sprzed r. 1627 [1].

[1] B. W a c h o w i a k: *Upadek państwa zachodniopomorskiego*, [w:] *Historia Pomorza*, t. II, część I, praca zbiorowa pod red. G. Labudy, Poznań 1976, s. 915—925.

Częściowemu zniszczeniu uległy także porty oraz flotylle poszczególnych miast. Odbudowa handlu i żeglugi natrafiała na duże trudności. Podział dawnego księstwa zachodniopomorskiego w r. 1648 między Szwecję i Brandenburgię rozerwał jedność nie tylko polityczną, ale i gospodarczą kraju. Kontrola wszystkich portów pomorskich przez Szwecję i narzucenie przez władze szwedzkie dodatkowych opłat celnych, tzw. ceł licencyjnych, w wysokości 4,5 procent wartości towarów wywożonych i przywożonych na statkach, stworzyły poważny hamulec dla swobodnego rozwoju żeglugi i handlu morskiego. Ponadto częściowo odcięte zostało tradycyjne zaplecze Szczecina i Kołobrzegu, mianowicie ziemie nowomarchijskie oraz zaplecze polskie, zwłaszcza ziemie leżące między Notecią i Wartą. Wysokie cła w komorach brandenburskich i szwedzkich wpłynęły na małą opłacalność eksportu polskiego. Mimo tych trudności i słabego wzrostu sił wytwórczych w warunkach powszechnych zniszczeń, żegluga i handel morski miast pomorskich przejawiał jednak w niektórych latach, zwłaszcza w latach 1655—1660 oraz pod koniec XVII w., tendencje rozwojowe [2].

Celem artykułu jest zwrócenie uwagi na warunki rozwoju handlu morskiego, przede wszystkim dokonanie analizy stanu floty, ruchu statków w portach oraz zasięgu geograficznego żeglugi miast pomorskich w okresie między rokiem 1648 a 1713, to znaczy do opanowania Szczecina przez Prusy.

Wojna 30-letnia spowodowała znaczne straty w statkach należących do miast zachodniopomorskich. Flota miasta Strzałowa, licząca przed rozpoczęciem działań wojennych około 100 jednostek, zmniejszyła się do $^2/_3$ stanu w porównaniu z rokiem 1629. Poważne straty ponieśli armatorzy i kupcy szczecińscy, posiadający przed rokiem 1630 kilkadziesiąt statków morskich. Stosunkowo liczną flotę posiadał Kołobrzeg. Wykaz szyprów tego miasta sporządzony w r. 1604 obejmował 30 nazwisk. Szyprowie ci dowodzili aktualnie statkami; wyliczono także ilość załogi poszczególnych jednostek [3].

Odbudowa floty rozpoczęła się już pod koniec wojny. W r. 1646 armatorzy strzałowscy posiadali 97 statków, z których tylko mała część zaangażowana była w żegludze sundzkiej. Flota strzałowska składała się przeważnie z małych jednostek; tylko 11 statków posiadało pojemność powyżej 50 łasztów, a największy z nich, „Fortuna", posiadał wielkość 80 łasztów. Natomiast grupa 38 statków nie przekraczała 30 łasztów pojemności i służyła do przewozu ładunków wzdłuż południowego wybrzeża

---

[2] H. Rachel: *Handels, Zoll- und Akzisepolitik Brandenburg—Preussens bis 1713*, Akta Borussica I B, Berlin 1911, s. 330—334; *Dzieje Szczecina*, t. II, praca zbiorowa pod red. G. Labudy, wyd. 2, Poznań 1986, s. 396—397.

[3] H. J. Hacker: *Zum Schiffs- und Warenverkehr Stralsunds im 17 Jahrhundert*, Studia Maritima, vol. III, 1981; B. Wachowiak: *Szczecin w okresie przewagi państwa feudalnego 1478—1713; Dzieje Szczecina* s. 398; H. Lesiński: *Handel morski Kołobrzegu w XVII i XVIII wieku*, Szczecin 1982, s. 124.

Tabela 1. Flota Strzałowa i Szczecina w latach 1646, 1672, 1680 i 1693

Pojemność statków (w łasztach)	Flota Strzałowa w latach						Flota Szczecina w latach			
	1646		1672		1680		1680		1693	
	liczba statków	%	liczba statków	%	liczba statków	%	liczba statków	%	liczba statków	%
2— 20	41	42,3	19	26,0	13	32,5	15	45,5	5	8,0
21— 30	24	24,7	23	31,5	6	15,0	7	21,2	14	22,6
31— 50	23	23,7	22	30,1	10	25,0	6	18,2	29	46,8
51—100	9	9,3	9	12,4	7	17,6	3	9,1	9	14,5
101—170	—	—	—		4	10,0	2	6,0	5	8,1
Ogółem	97	100,0	73	100,0	40	100,0	33	100,0	62	100,0

Źródło: Stadtarchiv Stralsund Rep. 15, nry 214, 216, 217; Rikarkivet Stockholm, *Pommern—Wismar Licenträkenskarper*, 1693 : 2.

Bałtyku. Ogólny tonaż floty strzałowskiej wynosił w 1646 r. 2470 łasztów. Zarówno struktura, jak i ogólna pojemność statków należących do miasta nie zmieniły się w poważniejszym stopniu przez kilkadziesiąt lat; jeszcze w r. 1672 do armatorów strzałowskich należały 73 jednostki o ogólnym tonażu 2303 łasztów. Dopiero w następnych latach, na skutek zastoju w handlu i ogólnej dekoniunktury gospodarczej, ilość jednostek będących w posiadaniu Strzałowa znacznie zmalała. W r. 1680 armatorzy miasta byli w posiadaniu 40 żaglowców o łącznym tonażu 1690 łasztów, w tym 4 jednostki liczyły ponad 100 łasztów. Ten stan rzeczy utrzymał się do końca XVII wieku. W latach 1696—1700 flota ta składała się z ponad 30 jednostek o łącznej nośności przeszło 1200 łasztów [4].

Podobny kryzys, będący odbiciem ogólnego kryzysu w handlu i żegludze bałtyckiej, zaznaczył się także we flocie szczecińskiej, składającej się po wojnie 30-letniej z 30-40 jednostek. W r. 1693 Szczecin posiadał 62 statki, o łącznej nośności 3057 łasztów holenderskich, z których tylko 14 mogło odbywać dalsze rejsy na Morze Północne. Były to statki o pojemności od 51 do 160 łasztów. Największym żaglowcem była fleuta o nazwie Prinz Carl, wielkości 170 łasztów. Ponowny upadek floty nastąpił podczas wojny północnej. W r. 1704 armatorzy szczecińscy byli posiadaczami 30 żaglowców; połowa z nich posiadała nośność poniżej 50 łasztów. O niewielkim tonażu tych statków decydowała m. in. mała głębokość farwateru na Zalewie Szczecińskim i Odrze. Podobnie jak w Strzałowie były to stateczki o dużej dzielności morskiej, przydatne w wymianie handlowej z krajami strefy Bałtyku. Tylko niektóre z nich, powyżej 50 łasztów, płynęły także do portów leżących na zachód od Sundu [5].

Zniszczenia spowodowane działaniami wojennymi lat 1628—1648 nie oszczędziły także floty kołobrzeskiej oraz innych mniejszych miast zachodniopomorskich. Dopiero po r. 1650 kupcy i armatorzy tego miasta, rozbudowując ponownie handel i żeglugę wchodzili stopniowo w posiadanie coraz to nowych jednostek. W latach 1690—1700 pod banderą tego miasta brało udział w żegludze bałtyckiej, a także sundzkiej, 13—15 żaglowców. Były to jednostki małe, od 10 do 70 łasztów pojemności, a więc nie odbiegające strukturą od flotylli innych miast zachodniopomorskich. Po r. 1700 w okresie wielkiej wojny północnej nastąpił nawet rozwój floty kołobrzeskiej, zarówno pod względem ilościowym, jak i jakościowym. W latach 1713—1715 miasto rozporządzało flotą składającą się z 31 statków o łącznym tonażu około 1300 łasztów. Trzy z nich posiadały po 100 łasztów pojemności, a 6 ponad 50 łasztów. We flocie tej służyło 31 szyprów i 135 ludzi załogi [6].

Trudno odpowiedzieć na pytanie, ilu statkami w drugiej połowie XVII

---

[4] Stadtarchiv Stralsund, Rep. 15, nry 214, 216, 217.

[5] Riksarkivet Stockholm, *Pommern—Wismar, Licenträkenskaper*, 1693 : 2.

[6] Lesiński: *Handel morski Kołobrzegu...*, s. 139.

wieku rozporządzały mniejsze lub zupełnie małe ośrodki portowe Pomorza Zachodniego: Gryfia, Anklam, Trzebiatów, Darłowo i Ustka—Słupsk. Zarówno Gryfia, jak i Anklam posiadały w tym okresie od kilku do kilkunastu jednostek; świadczy o tym udział statków tych miast w żegludze sundzkiej, a także ich obecność w innych portach bałtyckich. Były to jednak statki małe, a największe z nich nie przekraczały pojemności 50 łasztów. Większe jednostki nie mogły by zresztą dopływać do samych nabrzeży tych miast ze względu na niewielką głębokość Piany i rzeki Ryck, nad którą leży Greifswald. Po dwa lub trzy statki posiadały: Trzebiatów, Darłowo i Słupsk. Jednostki te służyły do żeglugi przybrzeżnej. Okresowo tylko, w latach większej koniunktury, nabywano lub budowano na miejscu, jak np. w Darłowie i w Ustce, większe żaglowce, przeznaczone do dalszych rejsów [7].

W sumie w latach 1648—1720 miasta zachodniopomorskie rozporządzały flotą złożoną ze 150—200 jednostek o niewielkim tonażu, przystosowanych głównie do rejsów bałtyckich. Pod koniec XVII w. ilość statków Szczecina, Strzałowa i Kołobrzegu znacznie zmalała, na co złożyło się szereg przyczyn, z których podstawową był pogłębiający się w latach siedemdziesiątych regres gospodarczy Pomorza Zachodniego, między innymi także na skutek wojen toczonych na Bałtyku, a także działań zbrojnych między Szwecją a Brandenburgią w latach 1675—1679. Zmniejszała się liczba statków, zwiększał się jednak ich tonaż, zarówno pod wpływem postępu technicznego w budownictwie okrętowym jak i zainteresowań miast kontaktami z portami leżącymi na zachód od Sundu.

Zasięg geograficzny żeglugi głównych portów zachodniopomorskich był dość rozległy i posiadał swoją specyfikę. Głównymi partnerami Szczecina i Strzałowa były przede wszystkim duże ośrodki handlu morskiego w strefie Bałtyku oraz nad Morzem Północnym: w Holandii, Anglii, Francji i Norwegii. Kołobrzeg natomiast, utrzymując również linie żeglugowe do dużych ośrodków, posiadał także ścisłe kontakty z małymi ośrodkami portowymi na wybrzeżach Bałtyku, zwłaszcza u wybrzeży państw skandynawskich [8].

Główną rolę w tych powiązaniach żeglugowych odgrywały porty holenderskie, przede wszystkim Amsterdam, a w dużo mniejszej mierze Enckhuisen, Schiedam i inne mniejsze ośrodki. Tam kierowała się większość jednostek przepływających przez cieśniny sundzkie i wychodzących z portów zachodniopomorskich. Porty francuskie dla żeglugi i handlu morskiego miast pomorskich posiadały mniejsze znaczenie; w dowozie soli

---

[7] N. E. Bang, K. Korst: *Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Oresund 1497—1660,* I Del, Kopenhaga 1906; Lesiński: *Handel miasta Kołobrzegu...*, s. 215—230.

[8] Hacker: *Zum Schiffs- und Warenverkehr...*, s. 104—106; H. Lesiński: *Handel morski Szczecina w okresie szwedzkim, 1630—1713,* [praca w druku; maszynopis, s. 22]; Lesiński: *Handel morski Kołobrzegu...* s. 157—158.

Tabela 2. Zasięg geograficzny handlu morskiego Szczecina w latach 1665—1709

Nazwa kraju (portu)	Statki wychodzące z portu szczecińskiego w latach									
	1665		1685		1693		1702		1709	
	liczba	%	liczba	%	liczba	%	liczba	%	liczba	%
Skandynawia	30	19,2	36	23,1	32	17,8	48	32,4	57	39,3
Niemcy północno-zachodnie	55	35,0	8	5,1	19	10,5	6	4,0	3	2,0
Pomorze	45	28,6	67	43,0	45	25,0	21	14,2	28	19,3
Gdańsk i Elbląg	1	0,6	15	9,6	10	5,5	—		4	2,8
Szlezwik	12	7,6	—		13	7,2	14	9,5	23	15,9
Królewiec	7	4,6	2	1,2	9	5,0	1	0,7	6	4,1
Holandia	6	3,8	24	15,4	48	26,8	56	37,8	21	14,6
Francja	—		1	0,6	2	1,1	—		—	
Anglia, Szkocja	—		—		—		—		3	2,0
Ryga	1	0,6	3	2,0	2	1,1	2	1,4	—	
Razem statków	157	100	156	100	180	100	148	100	145	100

Źródło: Riksarkivet Stockholm, *Pommern—Wismar*, *Licenträkenskaper*, 1665 : 2, 1685 : 2, 1693 : 2, 1702 : 2, 1709 : 1.

morskiej i wina oraz towarów kolonialnych pośredniczyły statki holenderskie. Dopiero pod koniec XVII wieku silniej rozwinęła się żegluga do Bordeaux, St. Olleron i La Rochelle. Wyjątkowo tylko w niektórych latach zawijały do Szczecina i Strzałowa statki wychodzące z portów portugalskich i hiszpańskich, przywożące w swych ładowniach większe partie wina [9].

Silne związki, ukształtowane już w średniowieczu, łączyły porty pomorskie z norweskim Bergen, skąd sprowadzano prawie wyłącznie ryby i tran. Rzadziej jako porty docelowe odnotowywane są w rejestrach sundzkich porty północno-zachodnich Niemiec i wschodniej Fryzji: Brema, Hamburg i Emden. Pod koniec XVII i na początku XVIII w. ze Strzałowa, Szczecina i Kołobrzegu płynęło do tych portów tylko kilka statków rocznie [10].

Docelowym portem, do którego płynęło z Pomorza Zachodniego wiele statków, był także szwedzki Göteborg, skąd sprowadzano śledzie, tran, a także towary będące w handlu na rynkach zachodniej Europy. Rozwój żeglugi do tego portu szwedzkiego, który powstał dopiero w początkach XVII wieku, był następstwem układów pokojowych w r. 1648 w Münster i Osnabrück oraz postanowień układu z r. 1640, według których zarówno sprzedaż, jak i zakup wszelkich towarów przez kupców pomorskich nie ulegały żadnym ograniczeniom. Sytuację tę wykorzystał Strzałów, skąd w latach 1650—1690 wyszły do Göteborga 453 statki, przeciętnie ponad 10 jednostek rocznie [11].

Zwiększała się także liczba statków strzałowskich żeglujących do portów angielskich i szkockich. Do Londynu, Hull, Newcastle oraz do Corck w Irlandii wychodziło każdego roku kilka żaglowców, łącznie w drugiej połowie XVII wieku ponad 200 statków. Daleko w tyle za Strzałowem pozostawał Szczecin. Był on portem wyjściowym tylko dla 27 jednostek, które w latach 1651—1700 skierowały się do portów angielskich i szkockich. Istotne natomiast znaczenie, zarówno dla żeglugi szczecińskiej jak i kołobrzeskiej, posiadały porty holenderskie, dokąd wywożono płody rolne i hodowlane, sprowadzano zaś śledzie, wino, sól, owoce południowe i korzenie [12].

Żegluga miast zachodniopomorskich obejmowała swym zasięgiem przede wszystkim większość portów bałtyckich, głównie porty skandynawskie oraz południowego wybrzeża Bałtyku. Silne związki, ukształtowane już w poprzednich stuleciach, łączyły Strzałów, Szczecin i Kołobrzeg oraz mniejsze pomorskie ośrodki z portami duńskimi i szwedzkimi.

---

[9] Bang, Korst: *Tabeller over Skibsfart...*, s. 1—125, 209—270; Wachowiak: *Szczecin w okresie przewagi...*, s. 359—361.

[10] Riksarkivet Stockholm, *Pommern—Wismar, Licenträkenskaper*, 1693 : 1, 1703 : 1, 1709 : 1; Lesiński: *Handel morski Kołobrzegu...*, s. 230—248.

[11] Hacker: *Zum Schiffs- und Warenverkehr...*, s. 104.

[12] Tamże, s. 104—105.

W drugiej połowie XVII w. na czoło szwedzkich miast portowych, z którym nawiązano szerokie kontakty, wysunął się Sztokholm, stolica królestwa Szwecji — ośrodek handlowy i żeglugowy, główny port wywozowy dużych ilości żelaza i miedzi oraz produktów gospodarki hodowlanej. Natomiast drugo- i trzeciorzędną rolę odgrywały takie porty, jak: Nyköping, Norrköping, Västervik, Karlskrona oraz porty na wybrzeżach Skanii i Blekinge, a wśród nich Malmö i Ystad. Te ostatnie posiadały natomiast szczególne znaczenie w powiązaniach żeglugowych z Kołobrzegiem, podobnie jak Visby na Gotlandii, skąd sprowadzano do Kołobrzegu duże ilości kamienia wapiennego [13].

Spośród portów duńskich i Szlezwik-Holsztynu najczęściej wymieniane w portowych rejestrach celnych głównych portów pomorskich są: Kopenhaga — duży port bałtycki, importujący z obszaru ujściowego Odry drewno i wyroby z drewna, a także Szlezwik, Flensburg i Sonderburg oraz Cappeln [14].

Wymianę towarową prowadzono także z Hamburgiem, Bremą, Rostockiem i Wismarem. Natężenie ruchu żaglowców między portami pomorskimi a tymi ośrodkami nie było równomierne. Inaczej przedstawiały się kontakty z Lubeką, posiadającą jeszcze duże znaczenie w wymianie handlowej z Pomorzem, mimo że jej wiodąca rola wśród dawnych miast hanzeatyckich dawno się już skończyła. Silnie rozwinięta była także żegluga między Strzałowem a Gdańskiem. Natomiast dla Szczecina i Kołobrzegu port gdański posiadał mniejsze znaczenie [15].

Kontakty Strzałowa z portami Prus Książęcych były początkowo dość rzadkie. Nasiliły się dopiero w ostatnim ćwierćwieczu XVII wieku. Wówczas jedynie statki szczecińskie utrzymywały z Królewcem regularną żeglugę. Dopiero na początku XVIII w. ożywioną wymianę handlową z Królewcem i Kłajpedą zaczął także prowadzić Kołobrzeg, sprowadzając stamtąd większe ilości lnu, konopi i siemienia lnianego. Zupełnie peryferyjne znaczenie dla Strzałowa i Szczecina posiadały porty Inflant i Kurlandii. Stałą żeglugę do Rygi utrzymywał Kołobrzeg, sprowadzając stamtąd surowce dla przemysłu włókienniczego [16].

W kontaktach żeglugowych z portami bałtyckimi pozostawały w XVII w. także małe porty na wybrzeżach brandenburskiej części Pomorza Zachodniego: Trzebiatów, Darłowo i Ustka będąca portem Słupska. Zasięg geograficzny żeglugi morskiej tych ośrodków był o wiele mniejszy i ograniczał się do kontaktów z Lubeką, Szczecinem i Kołobrzegiem [17].

---

[13] Lesiński: *Handel morski Szczecina...*, s. 4—7; tenże: *Handel morski Kołobrzegu...*, s. 274—296.

[14] Lesiński: *Handel morski Kołobrzegu...*, 249—258; tenże: *Handel morski Szczecina...*, s. 9—11.

[15] Tamże, s. 230 i n.

[16] Tamże, s. 12—14, 249—274.

[17] Riksarkivet Stocholm, *Pommern-Wismar, Licenträkenskaper*, 1653: 1, 1665 : 1.

Tabela 3. Zasięg geograficzny handlu morskiego Kołobrzegu w drugiej połowie XVII i na początku XVIII w.

Nazwa kraju (portu)	Statki wychodzące z portu kołobrzeskiego w latach											
	1656		1664		1675		1682		1700		1712	
	liczba	%	liczba	%	liczba	%	liczba	%	liczba	%	liczba	%
Holandia	54	38,8	36	21,7	18	31,0	14	12,7	4	4,5	9	7,0
Anglia i Francja	1	0,7	—	—	2	3,5	—	—	1	1,1	1	0,8
Skandynawia	28	20,1	51	30,7	12	20,7	23	21,0	24	26,7	21	16,1
Gdańsk i porty pruskie	13	9,4	9	5,5	4	6,9	1	0,9	19	21,1	30	23,0
Inflanty	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2,2	2	1,5
Hamburg, Lubeka Rostock	10	7,2	11	6,6	8	13,8	12	10,9	4	4,4	11	8,5
Pomorze Zachodnie	27	19,5	54	32,5	11	18,5	54	49,0	36	40,0	45	34,6
Porty nieznane	6	4,3	5	3,0	3	5,2	6	5,5	—	—	11	8,5
Razem statków	139	100,0	166	100,0	58	100,0	110	100,0	90	100,0	130	100,0

Źródło: APSz, Akta m. Koł, Hafen Reg., nr 369—40.

Większość żaglowców wpływających do portów miast zachodniopomorskich należała do nadbałtyckich ośrodków handlu morskiego. Zagadnienie, ile statków kierowało się przez Sund do Europy zachodniej, a ile żeglowało tylko po Bałtyku, wyjaśnia porównanie ilości statków wychodzących czy wchodzących do portów pomorskich, o czym informują zachowane dla lat 1648—1674 rejestry ceł licencyjnych nakładanych przez władze szwedzkie, z rejestrami ceł sundzkich.

W latach 1651—1660 wypływało ze Strzałowa przeciętnie 456 statków rocznie, z czego 112 płynęło przez Sund do portów Europy zachodniej. Stanowiło to 24,6% wszystkich jednostek, które wyruszyły z tego portu. Po roku 1660 stosunek ów zaczął się zmieniać. Średnio rocznie wychodziły ze Strzałowa 254 statki; z tej liczby 119 płynęło do ośrodków portowych leżących nad Morzem Północnym oraz na wybrzeżach Francji (46,8%). Regres w handlu morskim tego miasta, który rozpoczął się po r. 1660, pogłębił się jeszcze w latach 1670—1680. Przeciętnie z portu wychodziło teraz 265 jednostek rocznie, z których tylko 48 płynęło przez Sund do Europy zachodniej, co stanowiło zaledwie 19%. Podobnie kształtował się w tym okresie ruch wejściowy [18]. Ten stan rzeczy utrzymał się do końca XVII

Tabela 4. Statki miast zachodniopomorskich przepływające przeciętnie w ciągu roku przez Cieśninę Sundzką

Lata	Statki ze Strzałowa	Statki z pozostałych miast pomorskich			
		łącznie	z tego		
			ze Szczecina	z Gryfii	z Kołobrzegu
1648—1657	120,3	61,6	34,5	7,0	17,0
1661—1670	118,8	64,6	31,4	10,6	13,8
1671—1680	48,8	30,2	16,3	5,2	4,9
1681—1690	76,8	70,7	46,4	4,7	12,1
1691—1700	89,4	163,7	137,5	2,8	6,9
1701—1710	94,2	152,7	114,8	5,4	13,7
1711—1720	1,5	27,1	3,5	0,5	15,2

Źródło: *Tabeller over Skibsfart.*, cz. I: *lata 1497—1660*, s. 1—125, cz. II: *lata 1661—1783*, s. 209—270.

wieku. W latach 1680—1690, a także w okresie późniejszym, ruch statków wzrósł nieco i sięgał liczby około 300 jednostek wychodzących i tyleż samo wchodzących do portu. W kierunku zachodnim przez Sund płynęło każdego roku około 70 żaglowców, w tym 20—23 należących do armatorów strzałowskich. Całkowity upadek żeglugi miasta nastąpił w latach 1710—1720 w okresie wielkiej wojny północnej. W latach tych przepłynęło przez Sund zaledwie 14 statków należących do Strzałowa [19].

[18] Tamże, 1650 : 1, 1674 : 1; Hacker: *Zum Schiffs- und Warenverkehr...*, s. 105.
[19] Wachowiak: *Szczecin w okresie przewagi...*, s. 400.

Tak głębokiego regresu nie obserwujemy w żegludze Szczecina i pozostałych miast zachodniopomorskich. W latach 1648—1674 komora celna w Wołogoszczy, pobierająca cła licencyjne od statków płynących do Szczecina, Anklamu nad Pianą, Wkryujścia i Warpna, odnotowywała każdego roku ponad 300 jednostek wchodzących i tyleż samo wychodzących na pełne morze. Okresowe załamanie się tej żeglugi nastąpiło po r. 1670. W r. 1674 przepłynęły z portów nad Zalewem Szczecińskim i ze Szczecina tylko 222 statki. Regres ten trwał do roku 1685. Ponowne załamanie żeglugi nastąpiło w latach 1711—1720 [20].

W drugiej połowie XVII w. oraz na początku XVIII w. do portu szczecińskiego wpływało od 140 do 180 statków rocznie. W r. 1665 zawinęło tam 157 żaglowców, w r. 1685 i 1693 odpowiednio: 156 i 180, natomiast w latach 1702 i 1709 tylko 148 i 145. Szacunkowo w drugiej połowie XVII wieku od 40 do 50 statków wpływało do portu w Anklam, a kilka niewielkich jednostek docierało do Inoujścia, biorąc na pokład towary spławiane tam ze Stargardu i Goleniowa. Wreszcie około 100 żaglowców każdego roku z Nowego Warpna, Jasienicy, Stepnicy i innych przystani wywoziło drewno opałowe do Stralsundu, Gryfii, a także na przełomie XVII i XVIII wieku do portów duńskich [21].

W ujście Piany, która stanowiła główny tor wodny dla statków płynących do Szczecina oraz miejscowości leżących nad Zalewem Szczecińskim, wpływały statki małe i średnie od 6 do 80 łasztów pojemności. Przewożono nimi w obie strony większość towarów. Powyżej 100 łasztów posiadały statki holenderskie, a przede wszystkim jednostki francuskie. Karawele Bordeaux i La Rochelle, przywożące do Szczecina sól, miały pojemność 120—140 łasztów. Komora celna w Wołogoszczy odnotowywała także łodzie, którymi dowożono towary do miejscowości nad Zalewem Szczecińskim, a wywożono stamtąd ryby, jarzyny, owoce i inne towary konsumpcyjne. Każdego roku pobierano tu cło od 300—400 łodzi żaglowych o pojemności do 2 łasztów [22].

Podobnie jak Strzałów, również Szczecin posiadał połączenia żeglugowe z wszystkimi ważniejszymi portami bałtyckimi oraz nad Morzem Północnym. W latach 1648—1674 przez Sund w kierunku zachodnim płynęły przeciętnie 52 jednostki wychodzące ze Szczecina; stanowiło to od 28 do 33% wszystkich żaglowców, które wyszły z tego portu. Załamanie się żeglugi Szczecina przez Sund nastąpiło dopiero w czasie wojen branden-

[20] Riksarkivet Stockholm, *Pommern—Wismar, Licenträkenskaper*, 1648 : 1, 1674 : 1.

[21] Riksarkivet Stockholm, jw., 1665 : 1, 1685 : 1, 1693 : 1, 1702 : 1, 1709 : 1.

[22] Szwedzka komora celna w Wołogoszczy była główną komorą, w której pobierano cła licencyjne od r. 1630. Kontrolowano tu i rejestrowano cały przywóz i wywóz w handlu morskim Szczecina oraz innych miejscowości leżących nad Zalewem Szczecińskim. Cła licencyjne pobierane w Szczecinie dotyczyły tylko towarów przywożonych tu z ośrodków leżących nad Zalewem, jak: Anklam, Nowe Warpno, Stepnica, Inoujście, oraz nad Dziwną — z Wolina i Kamienia.

Tabela 5. Ogólna liczba statków (wchodzących i wychodzących) opłacających w portach zachodniopomorskich w latach 1648—1674 cła licencyjne

Porty i liczba statków / Lata	Strzałów	Szczecin-Świnoujście	Wołogoszcz	Kołobrzeg	Gryfia	Ustka-Słupsk	Darłowo	Trzebiatów
1648	—	41	637	209	—	30	37	46
1650	574	78	708	317	262	45	46	46
1653	1220	150	676	335	300	35	59	12
1654	1139	145	678	268	271	34	51	14
1656	889	77	809	287	238	69	54	22
1660	736	90	728	—	171	6	5	—
1662	484	58	561	263	151	15	50	14
1663	487	53	718	269	189	13	64	20
1664	543	46	732	340	169	20	42	28
1665	498	26	699	223	138	22	39	24
1667	502	20	562	335	104	16	45	6
1670	461	117	697	206	118	12	19	2
1674	616	97	420	198	107	10	27	24

Źródło: Riksarkivet Stockholm, *Pommern—Wismar, Licenträkenskaper*, 1648 : 1, do 1674 : 1.

bursko-szwedzkich w latach 1675—1679. W latach 1675—1685 w kierunku zachodnim wyruszało w rejs przeciętnie 18 statków rocznie. Flota szczecińska obsługiwała w tym okresie także handel innych portów bałtyckich. Ponowne załamanie się żeglugi i handlu szczecińskiego nastąpiło dopiero w latach 1710—1719. W latach tych przepłynęło przez Sund zaledwie 125 statków wychodzących ze Szczecina, przeciętnie 12 w stosunku rocznym [23].

Prawie analogiczne okresy rozwoju oraz regresu w żegludze i handlu morskim przeżywało miasto Kołobrzeg. Jeszcze lata 1648—1668 były stosunkowo pomyślne. Do portu każdego roku wchodziło przeciętnie 117 statków różnych bander, tyleż samo opuszczało z ładunkiem lub pod balastem ujście Parsęty. Stałą żeglugę utrzymywało miasto z ponad 20 portami bałtyckimi oraz kilku portami leżącymi na wybrzeżach Morza Północnego, przede wszystkim z Amsterdamem w Holandii i Bergen w Norwegii [24].

Zahamowanie w dotychczasowym rozwoju żeglugi nastąpiło już w r. 1671. Odtąd, poza niektórymi tylko latami, ilość statków wychodzących i wchodzących do portu kołobrzeskiego oscylowała w granicach 50—90 jednostek. Tylko kilkanaście z nich kierowało się przez Sund do krajów zachodnich. Były to przede wszystkim jednostki holenderskie i kołobrzeskie. W latach 1710—1720, jak już powiedziano, żegluga sundzka Strzałowa i Szczecina prawie zupełnie zanikła. Natomiast ożywioną żeglugę i handel z Zachodem prowadził Kołobrzeg. W latach tych przez Sund przepłynęło w kierunku zachodnim 77 statków kołobrzeskich [25].

Na zakończenie powyższych wywodów pragniemy zwrócić uwagę na dużą aktywność miast zachodniopomorskich w żegludze morskiej w połowie XVII wieku; potwierdzają to stosunkowo wysokie obroty portowe, zarówno dużych, jak i małych ośrodków morskich. W latach 1665—1685 handel morski znacznie podupadł, co wynika także z poważnego zmniejszenia się ruchu statków, zauważonego na podstawie odnotowań w rejestrach ceł sundzkich oraz w rejestrach ceł licencyjnych pobieranych przez władze szwedzkie w komorach celnych na Pomorzu Zachodnim. Po r. 1685 aktywność w żegludze bałtyckiej miast pomorskich zaczęła znowu wzrastać, rosły też obroty towarowe w portach. Kolejne załamanie nastąpiło w czasie wojny północnej, zwłaszcza w latach 1711—1720.

---

[23] Wachowiak: *Szczecin w okresie przewagi...*, s. 400; Lesiński, *Handel morski Szczecina...* (zob. tabele).

[24] Zob. tabela 3.

[25] Bang, Korst: *Tabeller over Skibsfart...*, cz. II, s. 209—270.

HENRYK LESIŃSKI

THE DEVELOPMENT OF MARINE AND MARITIME SHIPPING OF WEST-POMERANIAN TOWNS IN 1648—1713.

Summary

The period since 1648 till 1720 is regarded, in hitherto existing literature of the subject, to be the period of the fall of maritime commerce and shipping of West-Pomeranian towns. Both the results of the thirty-year war, introduction of high licence tariffs by Swedish authorities in ports located along the southern coast of the Baltic Sea, and generally bad market conditions in the Baltic trade, contributed to such a great regress in the domain of economic relationships of Pomerania.

The author, on the basis of Polish, Swedish and German archival records and literature of the subject, analysed the development of marine and maritime shipping of West-Pomeranian towns and the geographical range of the shipping, both in the Baltic region and to the west of the Sund Straits. On the basis of the research, it has been found that the ships of towns maintained shipping to tens of the Baltic ports and to a dozen or so ports located in the North Sea region. Despite customs difficulties and the cutting off of farther economic base, the maritime activity of West-Pomeranian towns was rather big in the second half of the XVII th century. The periods in the years of 1675—1685 and 1710—1720 were the periods of break-down.

ХЕНРЫК ЛЕСИНЬСКИ

РАЗВИТИЕ ФЛОТА И МОРСКОГО СУДОХОДСТВА В ЗАПАДНО-ПОМОРСКИХ ГОРОДАХ 1648—1713 ГГ.

Резюме

В существующей литературе предмета, годы 1648—1720 считаются периодом падения морской торговли и судоходства в западно-поморских городах. Такому большому регресу в области экономических отношений способствовали как последствия тридцатилетней войны, введение шведскими властями высокой лицензионной пошлины в портах, лежащих на южных побережьях Балтийского моря, так и общая деконъюнктура в балтийской торговле.

Автор статьи опираясь на польские, шведские и немецкие архивные источники, а также на литературу предмета, сделал анализ развития флота и судоходства в западно-поморских городах и географической дальности в районе Балтийского моря а также на запад от Сундского пролива.

В результате исследований установлено, что суда этих городов держали судоходные линии с несколькими десятками балтийских портов и портами, лежащими в районе Северного моря. Несмотря на таможенные утруднения и отсечения дальнейшей экономической базы, морская активность западно-поморских городов была во второй половине XVIII века достаточно большой.

Периоды регреса — это годы 1675—1685, а также 1710—1720.

Praca przyjęta przez Redakcję 14 XII 1987.

SZCZECIŃSKIE ROCZNIKI NAUKOWE — ANNALES SCIENTIARUM STETINENSES

1989 t. IV, z. 1, s. 21—46

JÓZEF STANIELEWICZ

HISTORYCZNE PRZESŁANKI ROZWOJU PRZEŁADUNKÓW TRANZYTOWYCH W POLSKICH PORTACH MORSKICH NA PRZYKŁADZIE DZIEJÓW SZCZECINA I GDAŃSKA W XIX I POCZĄTKACH XX WIEKU

Instytut Ekonomiki Transportu Uniwersytetu Szczecińskiego,
ul. Mickiewicza 66, 71-101 Szczecin

S t r e s z c z e n i e. Zaplecze portowe Szczecina i Gdańska pokrywało się w pierwszej połowie XIX w. z zasięgiem żeglownych dróg wodnych w dorzeczu Odry i Wisły.

W latach 1850—1870, dzięki uzyskaniu korzystnych połączeń kolejowych, Szczecin objął swoimi wpływami handlowymi kraje naddunajskie i południowo-zachodnią Rosję. Po rozbudowie sieci połączeń kolejowych Austro-Węgier, Rumunii i Rosji z własnymi portami, a także w związku z wypieraniem Szczecina z zaplecza niemieckiego na zachód od Odry przez Hamburg skończyła się definitywnie kariera Szczecina jako dużego portu europejskiego. Do I wojny światowej jedynym liczącym się ładunkiem tranzytowym w Szczecinie była szwedzka ruda żelaza przeznaczona dla hutnictwa śląsko-morawskiego i austriackiego.

Przeładunki tranzytowe w Gdańsku ograniczyły się do rosyjskich towarów rolno-leśnych z obszarów, które znalazły się w większości po 1918 r. w granicach państwa polskiego.

Wydaje się, iż historycznie ukształtowany trend rozwojowy polskich portów z niewielkim udziałem przeładunków tranzytowych powinien być uwzględniany w prognozowaniu rozwoju polskiej gospodarki morskiej.

S ł o w a k l u c z o w e: przeładunki tranzytowe — gospodarka morska — protekcjonizm gospodarczy — taryfy kolejowe — zaplecze portowe.

Nietrafność prognozowania rozwoju gospodarki morskiej Polski Ludowej była między innymi wynikiem bezkrytycznego zawierzenia w latach siedemdziesiątych różnym matematycznym i innym podobnym prognozom, które nie sprawdziły się w praktycznej weryfikacji. Dotyczyło to zwłaszcza prognostycznych zadań obsługi przeładunków tranzytowych pol-

skich portów, które według różnych wariantów miały oscylować w 1990 r. w granicach 10—32,2 mln. ton [1].

Zadaniem niniejszego opracowania jest pokazanie zasięgu portowego zaplecza Szczecina i Gdańska w XIX i na początkach XX wieku, a więc w okresie narodzin nowoczesnej infrastruktury transportowej obu portów. Infrastruktura ta, zwłaszcza linie kolejowe, technicznie zmodyfikowane, do dzisiaj pozostają głównymi trasami przewozu masy towarowej przeładowywanej przez Szczecin i Gdańsk, a także przez Gdynię.

Zobaczmy więc, czy przebieg wydarzeń w nie tak odległej przeszłości może stanowić historyczną prognozę — podstawę przypuszczeń, że rozpoczęty w ubiegłym stuleciu trend pozwoli nakreślić scenariusz przyszłego rozwoju wydarzeń w polskiej gospodarce portowej.

*

W erze przedkolejowej zaplecze portów morskich wyznaczała granica zasięgu żeglownych dróg wodnych. W przypadku Szczecina i Gdańska korekty do takiego układu wnosiły od końca XVIII w. sztuczne połączenia kanałowe. Kanał Bydgoski umożliwił portowi szczecińskiemu rozciągnięcie swoich wpływów na dorzecze Wisły kosztem handlu gdańskiego. Częściową rekompensatą dla Gdańska stało się wybudowanie Kanału Królewskiego, który pozwolił Gdańskowi rozszerzyć wpływy handlowe na Polesie, Wołyń i zachodnią Ukrainę. Kanały Finowski i Miłoradzki doprowadziły z kolei do zderzenia interesów handlowych Szczecina i Hamburga w dorzeczu Łaby i Odry. Walka konkurencyjna między portami ograniczała się wówczas do towarów wysokowartościowych znoszących wysokie koszty transportu, obejmując tylko sporadycznie takie towary masowe, jak produkty rolno-leśne [2].

Ten naturalny stan rzeczy, wiążący handel morski Szczecina z dorzeczem Odry, zaś handel Gdańska z dorzeczem Wisły, utrwalił się po rozbiorach Polski. Włączenie Gdańska w obręb monarchii pruskiej przywróciło łączność miasta z jego polskim zapleczem, które w okresie międzyrozbiorowym zostało odcięte od portu gdańskiego kordonem celnym. Ziemie polskie po 1795 r., mimo ich podziału między zaborców, nie zostały podzielone granicami celnymi, co umożliwiało Gdańskowi utrzymanie swobodnej wymiany z jego naturalnym zapleczem w dorzeczu Wisły [3]. Znalazło to swój wyraz w szybkim wzroście obrotów portowych Gdańska, zwłaszcza eksportu zboża.

Poważnie wzrosło wówczas także znaczenie handlowe Szczecina. Uzyskanie przez port szczeciński wolnego połączenia z jego naturalnym zaple-

[1] A. Piskozub: *Polska morska. Czyn XX wieku*, Gdańsk 1986, s. 260.

[2] K. Piotrowski: *Zaplecze portu szczecińskiego w dobie kapitalizmu wolnokonkurencyjnego 1818—1890*, Szczecin 1969, s. 31; M. Peters: *Die Entwicklung der deutschen Rhederei seit Beginn dieses Jahrhunderts*, t. 1, Jena 1899, s. 39.

[3] E. Cieślak, Cz. Biernat: *Dzieje Gdańska*, Gdańsk 1969, s. 318.

czem w dorzeczu Odry nastąpiło dopiero po rozbiorach Polski, które włączyły całe Nadodrze pod panowanie pruskie [4]. Krąg handlowego oddziaływania Szczecina rozszerzył się dzięki powiązaniom rzeczno-lądowym po Galicję i Węgry [5].

Ogłoszenie blokady kontynentalnej i obsadzenie Szczecina i Gdańska w latach 1806—1807 garnizonami francuskimi przerwało rozwój handlu morskiego obu portów. Poważny wpływ miało tu rozluźnienie ich związków z zapleczem. Co prawda w założeniach pokoju z 1807 r. Wolne Miasto Gdańsk miało pozostać portem pruskiego Pomorza oraz Księstwa Warszawskiego, ale rzeczywistość wyglądała zgoła inaczej. Zakaz handlu z Anglią, głównym partnerem handlowym ziem polskich, oraz szereg formalnych ograniczeń wymierzonych przez Francuzów w handel i żeglugę gdańską — z obawy przed nielegalnymi związkami z Wielką Brytanią — przerwały korzystnie rozwijające się dotychczas związki obszaru dorzecza Wisły z portem gdańskim, powodując ogromny spadek obrotów handlowych w Gdańsku [6].

Te same powody ograniczyły do minimum obroty portowe w Szczecinie, zacieśniając jednocześnie krąg handlowego oddziaływania Szczecina w zapleczu [7]. Następstwem blokady kontynentalnej było m. in. wyparcie szczecińskiego handlu z zaplecza monarchii austriackiej. Wysyłane tam wcześniej przez Szczecin towary kolonialne, sprowadzane z zachodniej Europy, zostały zastąpione towarami brytyjskimi, rozprowadzanymi głównie przez Odessę i Saloniki [8].

Tradycyjny obszar handlowego ciążenia Gdańska w dorzeczu Wisły został po raz kolejny naruszony po Kongresie Wiedeńskim. Przyjęto na kongresie co prawda zasadę zachowania ekonomicznej jedności między ziemiami polskimi pod zaborami, ale w praktyce okazała się ona martwą literą. Nowy podział ziem polskich poważnie ograniczył wolną do 1807 r. wymianę między Gdańskiem a jego zapleczem w dorzeczu Wisły. Główną potencjalnie część tego zaplecza stanowiło Królestwo Polskie (tzw. Kongresówka), którego $^5/_6$ powierzchni przypadało na dorzecze Wisły, zaś tylko $^1/_6$ na dorzecze Odry (Warty) i Niemna. Oznaczało to, iż przy dominacji transportu wodnego śródlądowego jedynie szósta część obszaru Królestwa

---

[4] A. Wielopolski: *Z przeszłości handlu Odrą,* [w:] czasopismo „Szczecin", 1960, nr 4—5, s. 20 n.

[5] L. Brügemann: *Beiträge zu der ausführlichen Beschreibung des König. Preuss. Herzogthums Vor- und Hinterpommern,* Stettin 1800, s. 453.

[6] Cieślak, Biernat, *op. cit.,* s. 336 n.

[7] H. Lesiński: *Rozwój portu na tle stosunków handlowych Szczecina od XIII do początku XX wieku,* [w:] *Port szczeciński. Dzieje i rozwój do 1970 roku,* red. B. Dziedziul, Warszawa—Poznań 1975, s. 35—36.

[8] A. Wielopolski: *Zarys gospodarczych dziejów transportu do roku 1939,* Warszawa 1975, s. 199.

Polskiego wchodziła w skład zaplecza Szczecina i Królewca, pozostała zaś stanowiła naturalne zaplecze Gdańska [9].

Kupiectwo Gdańska wiązało duże nadzieje z zachowaniem liberalnych stosunków gospodarczych między Prusami a Królestwem Polskim i Rosją. Nadzieje te okazały się jednak bardzo płonne. Po upływie bowiem pięciu lat względnie liberalnych stosunków między Królestwem Polskim i Rosją a Gdańskiem, przy szybkim wzroście tranzytu polskiego przez Gdańsk, władze rosyjskie w 1821 r., a w roku następnym władze Królestwa Polskiego ogłosiły protekcyjne taryfy celne skierowane głównie przeciw Prusom. Dalsze obustronne restrykcje celne, przybierające w latach 1822—1825 charakter wojny celnej, przetrwały z różnym nasileniem do połowy stulecia i stały się głównym powodem poważnego rozluźnienia kontaktów handlowych między Gdańskiem a Królestwem Polskim i Rosją [10].

Gdańska korporacja kupiecka informowała w memoriale z 1848 r., iż rzeczywiste zaplecze portowe Gdańska zatrzymało się w wyniku wzajemnych prusko-polskich szykan celnych na granicy Królestwa Polskiego [11].

Osłabienie kontaktów handlowych między Gdańskiem a Królestwem Polskim było spowodowane także trudnościami nawigacyjnymi na Wiśle. Kupiectwo Gdańska wielokrotnie apelowało do władz pruskich, żądając podjęcia niezbędnych prac regulacyjnych na Wiśle w granicach Prus, a także nacisków na władze Królestwa Polskiego dla przeprowadzenia podobnych prac na Wiśle środkowej — jako podstawowego warunku rozwoju gdańskiego handlu. Apele te jednak pozostawały bez echa [12].

W jeszcze większym stopniu oddziaływały wymienione utrudnienia celne oraz pogarszający się stan techniczny drogi wiślanej na rozluźnienie związków handlowych Gdańska z ziemiami zaboru rosyjskiego położonymi na wschód od Bugu oraz z Galicją.

Nie remontowany po wojnach napoleońskich Kanał Królewski zatracił na dłuższy czas charakter drogi wodnej, co odcięło na kilkadziesiąt lat handel Gdańska od jego głównego zaplecza drzewnego w dorzeczu Prypeci. Ułatwiło to handlową ekspansję Królewca, Kłajpedy oraz Odessy na te tereny. Co prawda po renowacji Kanału Królewskiego w latach 1839—1843 związki handlowe Gdańska z Polesiem i Wołyniem zostały odbu-

---

[9] J. Majewski: *Komunikacyje wodne w Królestwie Polskim, ich obecny stan i warunki dalszego rozwoju,* Warszawa 1890, s. 5.

[10] B. Wachowiak: *Problemy handlu Gdańska w pierwszej połowie XIX wieku,* „Rocznik Gdański", 1981, t. XLI, z. 2, s. 172; tenże: *Einfluss der Teilung Polens auf die Situation des Danziger Handels nach dem Wiener Kongress,* Studia Maritima, vol. IV, 1985, s. 173; H. Thomsen: *Danzig als Handelshafen unter besonderer Berücksichtigung des Getreidehandels,* Danzig 1918, s. 68.

[11] Archiwum Państwowe w Gdańsku, Kaufmännische *Korporation in Danzig,* 362, nr 107.

[12] *Börsen-Nachrichten der Ostsee* [dalej: BNO], 2.VIII.1844, nr 62.

dowane, ale wszystkich utraconych pozycji na tym obszarze nigdy już handel gdański nie odzyskał [13].

Jeszcze większe straty po zakończeniu wojen napoleońskich poniósł handel Gdańska w Galicji, o czym zadecydowały protekcyjna polityka celna władz austriackich, przymknięcie drogi tranzytowej przez Królestwo Polskie oraz trudności nawigacyjne na Wiśle [14]. Zacofana gospodarka rolna Galicji, oparta na pańszczyźnie i poddaństwie, nie dysponowała zazwyczaj nadwyżkami produkcyjnymi. W niektórych latach występował tam deficyt zboża, które musiano dowozić z Królestwa Polskiego [15]. W okresie poprawy koniunktury w latach czterdziestych XIX w. niewielki eksport zboża z Galicji do Europy zachodniej dokonywał się w większości przez Odessę. Port ten przejmował ponadto znaczną część galicyjskiego eksportu drewna, godząc tym w interesy handlowe Gdańska [16].

Przedstawione wyżej trudności hamujące wymianę Gdańska z zapleczem ograniczały — od zakończenia wojen napoleońskich do połowy stulecia — krąg handlowego oddziaływania Gdańska do Pomorza Gdańskiego, wschodnich rejonów Pomorza Zachodniego, zachodnich skrawków Prus Wschodnich, wschodnich rejonów Wielkopolski oraz Królestwa Polskiego. W granicach spornego zaplecza portowego Gdańska znalazły się tereny zaboru rosyjskiego na wschód od Bugu oraz Galicja, z uwagi jednak na zacofanie gospodarcze tych terenów, niewielkie możliwości wymiany, wysokie koszty transportu, a także konkurencję Odessy, Królewca i Kłajpedy, ich znaczenie handlowe dla Gdańska było niewielkie.

Należy dodać, iż również w Królestwie Polskim napotykał Gdańsk na rosnącą konkurencję innych portów, zwłaszcza Hamburga i Szczecina. Konkurencja Hamburga była m. in. konsekwencją obciążenia handlu bałtyckiego wysokimi cłami sundzkimi, które w latach czterdziestych XIX w. dochodziły do kilkunastu procent wartości niektórych towarów. Powodowało to przerzucenie się części importu Królestwa Polskiego z drogi przez Gdańsk i ujście Wisły na drogi śródlądowe łączące Hamburg z dorzeczem Wisły [17].

[13] Wachowiak: *Problemy handlu...*, s. 185 i n.; S. Pawłowski: *Niektóre kanały spławne na ziemiach polskich*, Lwów 1911, s. 19; H. Steinert: *Die Weichselfrage, Danzig und Polens Zukunkt*, Danzig 1919, s. 22 n.

[14] A. Beer: *Die österreichische Handelspolitik in neunzehnten Jahrhundert*, Wien 1891, s. 12 n.

[15] S. Smarzewski: *O handlu zbożowym*, [w:] *Rozprawy i kom. Galic. Towarzystwa Gospodarczego*, t. 4, Lwów 1848, s. 121; J. Rutkowski: *Historia gospodarcza Polski*, t. 2, Poznań 1950, s. 158.

[16] *Uwagi Antoniego Mysłowskiego nad handlem zbożowym z Galicji do Odessy i nad zaprowadzeniem żeglugi parowej na Dniestrze, teraz od Koropca, a po zregulowaniu wyższej części tej rzeki, od wsi Rozwadowa aż do Odessy*, Lwów 1844, s. 5, 25.

[17] Wachowiak: *Problemy handlu...*, s. 189 n.; Piotrowski: *Zaplecze portu...*, s. 67; Thomsen: *Danzig...*, s. 68; *Königl. Riegierungsrath Oelrichs. Beiträge zur Statistik der Danziger Handels*, „Zeitschrift des Königl. Preussischen Bureams", Ergänzungsheft I, Berlin 1864, s. 6.

O ile polityczne i ekonomiczne skutki postanowień Kongresu Wiedeńskiego doprowadziły do poważnego rozluźnienia więzów Gdańska z zapleczem, o tyle nowy podział ziem polskich po kongresie okazał się niezmiernie korzystny dla Szczecina. Port szczeciński zaczął odgrywać w ogranizmie gospodarczym Prus specyficzną rolę portu obsługującego głównie potrzeby handlowe ziem polskich, które znalazły się pod panowaniem pruskim [18].

W kręgu handlowego oddziaływania Szczecina znajdowały się ponadto obszary niemieckie położone na zachód od Odry, głównie rejon Berlina, a także Galicja, Czechy i Austria. Po wojnach napoleońskich wymiana tych krajów z zachodem Europy wróciła bowiem do wygodniejszych połączeń poprzez porty Bałtyku i Morza Północnego. Co prawda dokonywała się ona w większości przez Hamburg i Bremę, część jednak tranzytu monarchii habsburskiej trafiała także do Szczecina, stanowiąc, z uwagi na jej jakościowy charakter (drobnica), znaczący udział w wartości obrotów szczecińskiego portu.

Przewaga niemieckich portów północnomorskich nad Szczecinem jako zapleczem monarchii habsburskiej, a także środkowych i południowo-zachodnich Niemiec, wynikała głównie z faktu obciążenia handlu szczecińskiego cłami w Sundzie [19]. Dotyczyło to zwłaszcza tranzytu przez Szczecin towarów kolonialnych i bawełny sprowadzanej do krajów naddunajskich z Wielkiej Brytanii. Dodać należy, iż w przypadku Szczecina przewozy te obciążono dodatkowo cłami tranzytowymi, od których wolne były przewozy między Hamburgiem i Bremą a monarchią habsburską [20].

Hamburg i Brema wyzwoliły się w omawianym okresie z zależności handlowej od Wielkiej Brytanii, nawiązując bezpośrednią wymianę z krajami pozaeuropejskimi, sprowadzając m. in. na rynki środkowej Europy duże ilości towarów kolonialnych, bawełny i tytoniu. Rola Szczecina w tej wymianie sprowadzała się nadal do handlowego pośrednictwa, obciążonego wysokimi kosztami przewozu morskiego i śródlądowego jako konsekwencji zaniedbań regulacyjnych drogi odrzańskiej. Mimo podjętych w pierwszej połowie XIX w. prac regulacyjnych na Odrze, warunki nawigacyjne na tej rzece znacznie ustępowały warunkom żeglugi na Łabie, stając się powodem wysokich relatywnie frachtów odrzańskich. Jeśli dodamy do tego długie przestoje w żegludze odrzańskiej spowodowane zlodowaceniami i przerwy zimowe w pracy portu szczecińskiego, od których wolny

---

[18] K. Piotrowski: *Kontakty handlowe portu szczecińskiego z Królestwem Polskim w latach 1818—1890*, „Przegląd Zachodniopomorski", 1965, nr 4, s. 47.

[19] W. Stępiński: *Kupiectwo Szczecina wobec karty żeglugi na Łabie i ceł sundzkich w pierwszej połowie XIX w.*, „Zapiski Historyczne", 1977, t. 42, z. 3, s. 26.

[20] Archiwum Państwowe w Szczecinie [dalej: APSz], Urząd naczelnego prezydenta prowincji, Rep. 60, acc.[7] 31, nr 1068, vol. 1, nr 1033; Piotrowski: *Zaplecze portu...*, s. 67.

był port hamburski, zrozumiałe staną się powody ucieczki masy towarowej z zaplecza Szczecina do Hamburga, a także do Bremy [21].

Jedynym towarem sprowadzanym w dużych ilościach do spornego zaplecza Szczecina, Hamburga i Bremy, kierowanym w większości drogą przez port szczeciński, były śledzie. Wynikało to z faktu niskiego oclenia śledzi w Sundzie — niższego od opłat celnych na Łabie. Dzięki temu rozkwitł handel śledziami w Szczecinie; zaplecze wwozowe tego towaru objęło dużą część Niemiec, Królestwa Polskiego, Galicji, krajów naddunajskich, a nawet południowo-zachodniej Rosji [22].

W erze przedkolejowej bezspornym zapleczem portu szczecińskiego było dorzecze Odry. Od północnego zachodu obszar tego zaplecza zamykały granice Meklemburgii, pozostającej poza Niemieckim Związkiem Celnym i ciążącej ku Lubece, a od północnego wschodu, na kresach Pomorza Zachodniego graniczył z zapleczem Gdańska. Spornym zapleczem Szczecina, zdominowanym jednak przez handel Hamburga i Bremy, pozostawały środkowe i południowo-zachodnie rejony Niemiec oraz Czechy i Austria. Przez Szczecin kierowała się ponadto niewielka część tranzytu Królestwa Polskiego i Galicji.

W pierwszych dziesięcioleciach ery kolejowej ten historycznie ukształtowany przez żeglowne drogi wodne obszar handlowego oddziaływania Gdańska i Szczecina zmienił się istotnie, zwłaszcza przy faworyzowaniu przez koleje przewozów ciągłych na większych odległościach [23].

Rozwój kolejnictwa w zapleczu portu gdańskiego nastąpił z poważnym opóźnieniem, i to na skalę znacznie mniejszą niż w zapleczu portu szczecińskiego. W efekcie Wisła, ulegająca jednak coraz większej degradacji jako droga wodna, stanowiła nadal główny szlak transportowy między Gdańskiem a jego zapleczem. Stawiało to handel gdański w niezwykle trudnej sytuacji wobec konkurencji innych portów, w tym również Szczecina.

W bardzo korzystnej sytuacji znalazł się teraz Szczecin. Wybudowana w 1843 r. linia kolejowa Berlin—Szczecin stała się pierwszą koleją nie-

---

[21] Peters: *Die Entwicklung...*, t. 1, s. 8 i n.; A. Dullo: *Gebiet, Geschichte und Charakter des Seehandels der grössten deutschen Ostseeplätze seit der Mitte dieses Jahrhunderts*, Jena 1888, s. 50; *Stettins Handel-Bericht 1850*, s. 3. (Dalej te sprawozdania roczne szczecińskiej korporacji kupieckiej, ukazujące się w latach 1855—1865 pt. *Bericht über Stettins Handel*, w latach 1866—1903 pt. *Stettins Handel, Industrie und Schiffahrt*, w latach 1904—1913 pt. *Bericht der Vorsteher der Kaufmannschaft zur Stettin* oznaczamy skrótem: JbS [tzn.: Jahresbericht Stettin].

[22] J. Stanielewicz: *Związki handlowe Szczecina z krajami naddunajskimi w XIX i początkach XX wieku*, [w:] *Problemy prawne i ekonomiczne transportu*. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, nr 8, 1987, s. 140.

[23] JbS 1860, s. 6; O. Teubert: *Die Binnenschiffahrt*, t. 1, Leipzig 1912, s. 137 i n.; H. Schumacher: *Zur Frage der Binnenschiffahrtsabgaben, Berlin 1901*, s. 121.

miecką łączącą port morski z zapleczem [24]. Kolej ta zapoczątkowała ekspansję szczecińskiego handlu, dając miastu także łączność ze Śląskiem dzięki wybudowanej w 1842 r. kolei Berlin—Frankfurt nad Odrą—Wrocław, której przedłużeniem stała się Kolej Górnośląska z Wrocławia do Mysłowic. Co prawda w 1846 r. połączenie kolejowe z Berlinem, i tym samym ze Śląskiem, uzyskał też Hamburg, jednak sytuację Szczecina w zapleczu śląskim poprawiło wybudowanie w 1856 r. bezpośredniej kolei do Wrocławia przez Poznań.

Kolej Górnośląska, przedłużona w 1847 r. do Krakowa, wzmocniła pozycję Szczecina w handlu z Galicją. Z kolei przedłużenie w 1866 r. galicyjskiej Kolei Karola Ludwika z Krakowa do Czerniowiec, poprowadzone w pobliżu granicy z Rosją i Rumunią, a do Brodów oraz Tarnopola w 1870 r. — rozszerzyło zasięg handlowego oddziaływania portu szczecińskiego na obszar Ukrainy aż po Dniepr oraz do Rumunii. Jeszcze wcześniej, bo w 1846 r., po połączeniu Kolei Górnośląskiej z austriacką Koleją Północną (poprzez kolej z Koźla do Bogumina), uzyskał Szczecin wygodne połączenie z Wiedniem — węzłem kolejowym, który umożliwił Szczecinowi handlową ekspansję w zapleczu monarchii habsburskiej aż po granicę turecką [25].

Kolej Górnośląska pozwoliła także Szczecinowi na zwielokrotnienie obrotów z Królestwem Polskim poprzez powiązanie z Koleją Warszawsko-Wiedeńską.

W latach sześćdziesiątych połączono Szczecin z siecią kolei meklemburskich, umożliwiając mu nawiązanie kontaktów z tą częścią Niemiec.

Jednocześnie trwała budowa powiązań kolejowych w bliższym sąsiedztwie portu szczecińskiego, z których najważniejszą dla handlowych interesów Szczecina okazała się Kolej Wschodnia, łącząca od 1853 r. Krzyż—Piłę—Bydgoszcz—Tczew, skąd biegły odgałęzienia do Gdańska i do Malborka—Królewca, umożliwiająca Szczecinowi nawiązanie kontaktów z północnym obszarem Królestwa Polskiego po uruchomieniu w 1862 r. kolei z Bydgoszczy przez Toruń—Aleksandrów Kujawski—Kutno do Warszawy [26].

Tej kolejowo-handlowej ekspansji Szczecina sprzyjała liberalizacja polityki gospodarczej państw w zapleczu portu. Dotyczyło to nie tylko polityki Niemieckiego Związku Celnego, czego wyrazem stało się znaczne obniżenie ceł importowych i likwidacja w 1862 r. ceł tranzytowych, szczególnie dotkliwych dla interesów pruskich portów bałtyckich, lecz także

---

[24] APSz, Rep. 60, acc.[7] 31, nr 919; R. K ü l l: *Geschichte der Reichsbahndirektion Stettin*, Stettin 1933, s. 5.

[25] P i o t r o w s k i: *Zaplecze portu...*, s. 106; Dullo: *Gebiet...*, s. 11 n.; M. W e h r m a n n: *Denkschrift zum 100-jährigen Bestehen der Korporation Stettiner Kaufmannschaft*, Stettin 1921, s. 129.

[26] JbS 1851, s. 4; APSz, Rep. 60, acc.[7] 31, nry 926, 931, 964; P i o t r o w s k i: *Zaplecze portu...*, s. 108; K ü l l: *op. cit.*, s. 27.

polityki handlowej władz austriackich i liberalizacja celnej polityki Rosji, obejmującej od 1850 r. Królestwo Polskie, związane unią celną z Rosją.

Rozwojowi tej wymiany sprzyjało ponadto ogólne ożywienie gospodarcze w zapleczu, znajdujące swój wyraz w szybkim rozwoju gospodarki rolnej i postępie industrializacji.

Sprzyjała jej także likwidacja w 1857 r. ceł sundzkich. Kupiectwo szczecińskie stwierdziło, że likwidacja ceł odegrała główną rolę w ożywieniu przeładunków towarów czeskich, austriackich i węgierskich w Szczecinie [27].

Większość wymienionych obszarów objętych handlowymi wpływami Szczecina stanowiła jednak nadal sporne zaplecze szczecińskiego portu. Pozycja szczecińskiego handlu na rynkach pozaniemieckich zmieniła się zresztą na niekorzyść Szczecina w miarę rozszerzania budowy sieci połączeń kolejowych, wiążących te tereny z portami krajowymi bądź z portami korzystniej usytułowanymi geograficznie, bądź dysponującymi większymi przywilejami taryfowymi. Przejściowy awans Szczecina do rangi portu europejskiego w połowie XIX w. był wynikiem dość przypadkowego splotu okoliczności, głównie związania go z rodzącą się w krajach środkowoeuropejskich siecią kolei żelaznych, do której przez pewien czas nie miały dostępu inne porty. Zmiany w geografii kolejowej oznaczały kres tej niespodziewanej kariery szczecińskiego portu.

Po rozbudowie połączeń kolejowych Hamburga, a nieco później i Bremy, z obszarem Niemiec środkowych i południowych zaczął szczeciński handel tracić wpływy w zapleczu niemieckim na zachód od Odry. Głównym atutem portów Morza Północnego w rywalizacji ze Szczecinem stały się teraz przywileje taryfowe na kolejach, dzięki czemu przewozy kolejowe między Berlinem a Hamburgiem czy Bremą okazywały się niejednokrotnie tańsze od przewozów na krótszej trasie między Berlinem a Szczecinem. W latach sześćdziesiątych XIX w. różnice te dochodziły do 50—80% na niekorzyść portu szczecińskiego. Jeżeli dodamy do tego niższe frachty w żegludze łabskiej w porównaniu z żeglugą odrzańską, otrzymamy odpowiedź na pytanie o przyczynę wypierania Szczecina z zaplecza niemieckiego na zachód od Odry [28].

Jeszcze trudniejsza do utrzymania okazała się pozycja Szczecina na obszarach krajów naddunajskich. Po rozbudowie sieci połączeń kolejowych portów niemieckich z obszarem monarchii habsburskiej zaczęła przez Szczecin, Hamburg i Bremę kierować się poważna część czeskiego, austriackiego i węgierskiego eksportu rolnego. Przez porty te płynął z kolei do monarchii strumień wyrobów przemysłowych z zachodu Europy

[27] A. Wielopolski: *Gospodarka Pomorza Zachodniego w latach 1800—1918*, Szczecin 1959, s. 144; M. Peters: *Die Entwicklung der deutschen Reederei seit Beginn des 19. Jahrhunderts bis zur Begründung des deutschen Reichs*, t. 2, Jena 1905, s. 53.

[28] JbS 1861, s. 7, oraz 1868, s. 70; Dullo: *op. cit.*, s. 10; Piotrowski: *Zaplecze portu...*, s. 116 n.

oraz bawełny, artykułów kolonialnych itd. Wskazaliśmy, iż tranzyt krajów naddunajskich przez Szczecin ożywił się znacznie po zniesieniu ceł sundzkich w 1857 r. Była to jednak sytuacja przejściowa, bowiem w połowie stulecia władze austriackie przystąpiły do realizacji własnej polityki morskiej.

Celem polityki austriackiej w drugiej połowie XIX wieku stało się przede wszystkim wyzwalanie gospodarki państwa od konieczności korzystania z obcych portów, a wyrazem tego — budowa własnej floty handlowej. Morskim oknem na świat monarchii habsburskiej stał się Triest. Szybki awans tego portu wiązał się z ukończeniem w 1858 r. austriackiej Kolei Południowej z Triestu do Wiednia, łączącej wybrzeże Morza Śródziemnego z wnętrzem monarchii. Dotychczas bowiem, oddzielona od Adriatyku trudnym do przebycia pasmem Alp, nie mogła Austria szerzej korzystać z potencjału przeładunkowego tego portu. Po związaniu Triestu z austriacką siecią kolejową stał się on najwygodniejszym portem w wymianie między krajami środkowej Europy a krajami Lewantu, pośrednicząc ponadto w wymianie handlowej Austrii z Europą zachodnią [29].

Od czasu powstania dualistycznego państwa austro-węgierskiego w 1867 r. Węgry poszły wzorem Austrii, tworząc własny ośrodek morski w Fiume (Rijeka), który szybko przekształcił się w duży port wywozowy węgierskiej produkcji rolnej [30].

Oba wymienione porty cieszyły się wszechstronnym poparciem władz austro-węgierskich. Przejawiało się ono przede wszystkim w faworyzowaniu tych portów w polityce taryfowej austriackich i węgierskich kolei, co stawiało w trudnej sytuacji porty niemieckie, zwłaszcza Szczecin, tym bardziej że tranzyt z krajów monarchii habsburskiej przez porty niemieckie zaczął kierować się w większości przez Hamburg i Bremę. Przyznanie Szczecinowi w początkach lat sześćdziesiątych identycznych przywilejów kolejowych co Hamburgowi i Bremie w postaci taniej taryfy dyferencyjnej dla przewozów towarowych w handlu z Wiedniem, a także likwidacja w 1862 r. pruskich ceł tranzytowych, niewiele Szczecinowi pomogły. Uwzględniając większą atrakcyjność portów nad Morzem Północnym, położonym w bliskim sąsiedztwie krajów importujących węgierskie, czeskie i austriackie produkty rolne bądź eksportujących do Austro-Węgier wyroby swojego przemysłu lub artykuły kolonialne, coraz większa część

---

[29] Beer: *op. cit.*, s. 28; I. Grailer: *Das österreichische Verkehrswesen im Wandel seines Jahrhunderts*, [w:] *Hundert Jahre österreichischer Wirtschaftsentwicklung 1848—1948*, red. H. Mayer, Wien 1949, s. 547—548; A. Wielopolski: *Rozwój handlu i żeglugi bałtyckiej w XIX i początkach XX wieku*, „Zapiski Historyczne", 1970, t. 35, z. 2, s. 77.

[30] R. Mayr: *Historia handlu na tle stosunków społecznych i gospodarczych*, t. 4, Kraków 1924, s. 124.

austro-węgierskiego tranzytu uciekała ze Szczecina do Hamburga i Bremy [31].

W latach sześćdziesiątych do rywalizacji o tranzyt austro-węgierski przystąpiły kolejne porty nad Morzem Północnym — Rotterdam i Amsterdam. Przewaga tych portów nad Szczecinem (a często także nad Hamburgiem i Bremą) w rywalizacji o ten tranzyt wynikała nie tylko z uzyskania przez nie ulgowych taryf kolejowych w relacji z Wiedniem i Pesztem, lecz także z niskich frachtów morskich za przewóz towarów w relacjach z Wielką Brytanią, niewielkich stawek asekuracyjnych w przewozach morskich oraz tanich opłat portowych — przy znacznie wyższych analogicznych opłatach w Szczecinie [32].

W 1868 r. łączne koszty przewozu 1 cetnara mąki z Pesztu do Anglii, z uwzględnieniem ceł, frachtów morskich i innych opłat, wynosiły (w srebrnych groszach): przez Szczecin (140 mil koleją) 32,25—34,75; przez Hamburg (173 mile koleją) 32,5—34; przez Rotterdam (218 mil koleją) tylko 30,5 sr. groszy [33]. W tej sytuacji tranzyt węgierskiej, a także austriackiej i czeskiej produkcji rolnej skierował się przez porty Morza Północnego. Jeszcze większe ilości tych produktów miały odpłynąć wkrótce z Fiume. Analogiczne przemiany dokonały się w pozostałej części wymiany zagranicznej monarchii habsburskiej.

Jeszcze krócej, bo zaledwie trzy lata, trwał okres niesłychanej prosperity Szczecina w przewozach ze zbożowego zaplecza Ukrainy i Rumunii. Po dotarciu w 1866 r. galicyjskiej Kolei Karola Ludwika do granic Rosji i Rumunii zaczęły napływać do Szczecina w wielkich ilościach ładunki zboża ukraińskiego i to aż z okolic Kijowa. Pozbawiona jeszcze wówczas połączeń kolejowych z tym obszarem Odessa nie była w stanie oprzeć się konkurencji portu szczecińskiego. Analogiczna sytuacja zaistniała w Rumunii. Pozbawiony połączeń kolejowych kraj wykorzystywał przez pewien okres odległy Szczecin dla eksportu zboża.

Rok 1870 zamknął definitywnie karierę Szczecina jako wielkiego portu przeładunkowego rosyjskiego i rumuńskiego zboża. Po dotarciu w tym roku Kolei Odesskiej do Kijowa i przedłużeniu jej do Berdyczowa utracił Szczecin całe zaplecze ukraińskie na rzecz Odessy. Podobnie stało się ze zbożem rumuńskim, które po wybudowaniu w Rumunii na przełomie lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych pierwszych połączeń kolejowych było ekspediowane na rynki zagraniczne przez własne porty nad Morzem Czarnym [34]. Nadzieje kół gospodarczych Szczecina, związane z wielkimi rzeko-

[31] Piotrowski: *Zaplecze portu...*, s. 119; Stanielewicz: *Związki handlowe...*, s. 143.

[32] JbS 1868, s. 69; Peters: *op. cit.*, t. 2, s. 53.

[33] JbS 1868, s. 79.

[34] Dullo: *op. cit.*, s. 11 n.; J. Stanielewicz: *Rozkwit i załamanie się szczecińskiego eksportu zboża w okresie 1850—1870 na tle zaplecza wywozowego portu*, „Przegląd Zachodniopomorski", 1975, nr 1, s. 120; M. P. Fiedorow: *Chlebnaja torgowla w gławniejszych russkich portach i w Kienigsbiergie*, Moskwa 1388, s. 106.

mo możliwościami rozwoju przeładunków tranzytowych w porcie, okazały się mirażem. Utrata ładunków rosyjskich i rumuńskich, poważny spadek przeładunków towarów tranzytowych z Węgier, Austrii i Czech, a także wypieranie szczecińskiego handlu z rejonów niemieckich na zachód od Odry doprowadziły w końcu lat sześćdziesiątych do gwałtownego załamania obrotów w porcie szczecińskim, przynosząc kryzys handlowy.

Szukając rekompensaty strat ponoszonych w walce z silniejszymi rywalami, skierował Szczecin swoje zainteresowania na wschód, zaostrzając konkurencję z Gdańskiem w zapleczu ziem polskich. Atutem Szczecina w tej rywalizacji okazał się niezwykle korzystny z punktu widzenia interesów portu szczecińskiego układ sieci kolejowej, która przecięła kilkoma równoleżnikowymi liniami zaplecze Gdańska, zawężając krąg handlowego oddziaływania tego portu. Szczególnie negatywną rolę z punktu widzenia handlowych interesów Gdańska odegrała państwowa Kolej Wschodnia, która umożliwiła Szczecinowi oraz Hamburgowi penetrację bezspornego dotychczas zaplecza Gdańska w obrębie zaboru pruskiego, a także Królestwa Polskiego [35].

W latach sześćdziesiątych XIX w. wschodnie tereny Królestwa Polskiego zostały objęte handlowymi wpływami Królewca. Również port królewiecki znacznie rozszerzył wówczas krąg swojego handlowego oddziaływania, zyskując kilka połączeń kolejowych z obszarem imperium rosyjskiego — w tym poprzez linię do Dynaburga (stacja Kolei Warszawsko-Petersburskiej) także z Królestwem Polskim [36]. Jeżeli przypomnimy, iż w tym samym okresie Szczecin wzmacniał swoje wpływy w Galicji, otrzymamy obraz niezwykle trudnej sytuacji Gdańska, wypieranego z jego naturalnego zaplecza ekonomicznego.

W kręgach kupieckich Gdańska wielokrotnie podejmowano próby nawiązania kontaktów handlowych z krajami naddunajskimi, ale ich powodzenie zależało nie tylko od ekonomicznej siły przebicia samych gdańszczan (a była ona niewielka), lecz także od stanowiska centralnych władz pruskich. Władze te jednak nie przejawiały większego zainteresowania losem peryferyjnie położonego miasta i portu. Wyrazem tej obojętności Prus wobec Gdańska było odrzucenie przez władze centralne projektu systemu taryfowego prusko-galicyjskiego, który by umożliwił konkurować Gdańskowi ze Szczecinem na terenie galicyjskim i węgierskim [37]. Wpływy handlowe Gdańska ograniczały się zatem w latach 1850—1870 do części zaboru pruskiego i Królestwa Polskiego, napotykając tam jednak konku-

[35] Livonius, Mertens: *Das preussische Eisenbahnnetz mit besonderer Beziehung auf die östlichen Provinzen,* Berlin 1846, s. 6 n.; St. Sławski: *Gdańsk, Polska a Niemcy,* Poznań 1926, s. 30 n.; O. Münsterberg: *Der Handel Danzigs,* Berlin 1906, s. 16; tenże: *Die wirtschaftlichen Verhältnisse des Ostens,* Berlin 1912, s. 8; Thomsen, *op. cit.,* s. 50 n.

[36] F. Gause: *Die Geschichte der Stadt Königsberg in Preussen,* t. 2, Köln 1968, s. 556, 577; Dullo: *op. cit.,* s. 86; Peters: *op. cit.,* t. 2, s. 45.

[37] Sławski: *op. cit.,* s. 37—38.

rencję innych portów. Wskutek tego obroty Gdańska z Galicją i ziemiami zaboru rosyjskiego zawężyły się w zasadzie do spławianego drewna.

Do wybuchu I wojny światowej przetrwał z niewielkimi zmianami krąg handlowego oddziaływania Szczecina i Gdańska, ukształtowany przed 1870 r., równoznaczny z zacieśnieniem realnego zaplecza obu portów do ziem polskich w dorzeczu Odry i Wisły. Ponowny w ostatniej ćwierci XIX w. wzrost zainteresowań kupiectwa obu miast problemem usprawnienia warunków żeglugi śródlądowej na Odrze i Wiśle oraz na ich dopływach oraz żądania usprawnienia tej żeglugi kierowane z obu ośrodków do władz berlińskich znalazły tam szersze zrozumienie jedynie w wypadku Odry. Prace regulacyjne, podjęte na Odrze w latach siedemdziesiątych XIX w., kontynuowane do 1914 r., stworzyły z tej rzeki w miarę nowoczesną drogę wodną, która umożliwiła Szczecinowi znaczne ożywienie i usprawnienie wymiany z jego zapleczem [38]. Prace regulacyjne na Odrze, obejmujące w zasadzie jedynie jej górny i środkowy odcinek, nie stworzyły z tej rzeki osi transportowej na miarę oczekiwań szczecińskich kół gospodarczych. W rzeczywistości Odrę zamieniono w dwa odrębne systemy transportowe, służące interesom Berlina. Jeden z nich połączył stolicę Rzeszy z kopalniami górnośląskimi poprzez oddany do użytku w 1891 r. Kanał Odra—Sprewa, drugi — poprzez Kanał Winawski, a później Kanał Hohenzollernów i skanalizowaną dolną Odrę, umożliwił zaopatrywanie Berlina w węgiel i materiały budowlane sprowadzane morzem przez port szczeciński. Zaniedbany środkowy odcinek Odry ograniczał przed I wojną światową przewozy na całej długości rzeki, zawężając je między Szczecinem a Śląskiem do nieco powyżej miliona ton rocznie. Z powyższych względów Odra nie mogła także odegrać poważniejszej roli jako droga tranzytowa w obrotach handlowych monarchii habsburskiej przez port szczeciński, zwłaszcza w kontekście dalszego natężenia przewozów na Łabie między Decinem a Hamburgiem [39]. Odmiennie przedstawiała się sytuacja w Gdańsku. Przy niewielkim zainteresowaniu władz niemieckich regulacją dolnej Wisły i niemal całkowitym zaniedbaniu tej sprawy w Królestwie Polskim i Galicji rola transportowa rzeki ulegała systematycz-

---

[38] B. Dopierała: *Zarys dziejów Odry,* [w:] *Odra i Nadodrze,* Warszawa 1976, s. 46—48; A. Grodek: *Studia nad rozwojem kapitalizmu w Polsce,* t. 2, Warszawa 1963, rozdz.: *Handel odrzański w rozwoju historycznym,* s. 445; W. Poppendick: *Das Oderstromgebiet in seiner Bedeutung für den Binnenschiffahrtsverkehr,* Greifswald 1930, s. 15; T. Cords: *Die Bedeutung der Binnenschiffahrt für die Deutsche Seeschiffahrt,* Stuttgart und Berlin 1906, s. 71.

[39] A. Piskozub: *Odra jako droga wodna — doświadczenia i perspektywy,* [w:] *II Sejmik Morski,* Warszawa 1987, s. 264; E. Heubach: *Die Verkehrsentwicklung auf den Wasserstrassen und Eisenbahnen des Elbe-Odergebiets in dem Zeitraum von 1882—1895,* Berlin 1898, s. 75; T. Lenschau: *Deutsche Wasserstrassen und Eisenbahnen in ihrer Bedeutung für den Verkehr,* Halle a.S. 1907, s. 105—106; W. Lotz: *Verkehrsentwicklung in Deutschland 1800—1900,* Leipzig 1910, s. 120; Poppendick: *op. cit.,* s. 264.

nej degradacji, oddziałując ujemnie na całokształt stosunków handlowych portu gdańskiego.

Wielkość przeładunków tranzytowych w porcie szczecińskim, a także jego obroty z rejonami Niemiec położonymi na zachód od Odry określały głównie warunki transportowe na kolejach.

Zjednoczenie Niemiec w 1871 r. i ich przejście w końcu lat siedemdziesiątych do protekcjonistycznej polityki handlowej zapoczątkowało ekspansywną politykę ekonomiczną Rzeszy w opanowywaniu rynku światowego poprzez porty Morza Północnego. Przechodząc do protekcjonistycznej polityki handlowej władze Rzeszy musiały uporządkować skomplikowaną politykę taryfową prywatnych towarzystw kolejowych. Chaos panujący na kolejach ograniczał bowiem zdolność konkurencyjną towarów niemieckich, i to nie tylko na rynku krajowym, ale i zewnętrznym. Polityka taryfowa kolei stała się ważnym instrumentem polityki handlowej. Był to jeden z podstawowych argumentów, które skłoniły władze Rzeszy do etatyzacji kolei od końca lat siedemdziesiątych XIX w. [40]

Przystępując do rozbudowy wielkiego centrum gospodarki morskiej Niemiec nad Morzem Północnym władze Rzeszy musiały zabezpieczyć interesy Hamburga i Bremy przed konkurencją pobliskich portów holenderskich i belgijskich. Porty te — zwłaszcza Rotterdam położony u ujścia Renu, rzeki stanowiącej kręgosłup zachodnioniemieckiego przemysłu — znajdowały się w uprzywilejowanym położeniu geograficzno-transportowym wobec portów niemieckich. Dlatego też uprzywilejowanie taryfowe Hamburga i Bremy przez niemieckie koleje stało się dla Rzeszy gospodarczą koniecznością. Polityka ta jednakże zwróciła się przeciwko interesom Szczecina [41]. W tej sytuacji aż do wybuchu I wojny światowej wszędzie tam, gdzie dochodziło do zbieżności interesów handlowych Hamburga (Bremy) i Szczecina, zwyciężał wielki port północnomorski.

Uprzywilejowanie Hamburga przez koleje niemieckie, a także możliwość korzystania przez ten port z taniej arterii wodnej, jaką stała się wówczas uregulowana Łaba, przyspieszyły proces wypierania wpływów handlowych Szczecina z zaplecza niemieckiego [42].

Jedynym rejonem na zachód od Odry, w którym Szczecin był w stanie stawiać skuteczniejszy opór Hamburgowi, był Berlin z okolicami, położony o połowę bliżej portu szczecińskiego w porównaniu z portem hamburskim. Różnicę tę niwelował jednak Hamburg znacznie korzystniejszymi taryfami kolejowymi. W rezultacie ciężar w rywalizacji o rynek berliński przesunął się na transport wodny. Jednak i w tym wypadku zazna-

---

[40] S. Helander: *Nationale Verkehrsplanung*, Jena 1937, s. 33—34; E. Seidler, A. Freud: *Die Eisenbahntarife in ihren Beziehungen zur Handelspolitik*, Leipzig 1904, s. 14 n.; Lotz: *op. cit.*, s. 33.

[41] B. Dopierała: *Kryzys gospodarki morskiej Szczecina 1919—1939*, Poznań 1963, s. 56.

[42] JbS 1875, s. 42; Cords: *op. cit.*, s. 146.

czyła się przewaga Hamburga, który używał do żeglugi z Berlinem barek 700-tonowych, podczas gdy Szczecin przed ukończeniem w 1914 r. tzw. wielkiej drogi żeglownej Berlin—Szczecin jedynie 140-tonowych. Większość tych barek wracała ponadto do Szczecina bez ładunku. W rezultacie taryfy wodne na dłuższej trasie Hamburg—Berlin okazywały się konkurencyjne wobec taryf na krótszej trasie ze Szczecina do Berlina [43].

W 1913 r. łączne obroty Hamburga z Berlinem stanowiły czterokrotną wielkość obrotów Szczecina z Berlinem. Niekorzystnie dla Szczecina kształtowała się również struktura powyższych obrotów. O ile Hamburg przeładowywał dla Berlina wartościową drobnicę (poza dostawami angielskiego węgla), w obrotach między Szczecinem a Berlinem dominowały towary masowe w postaci węgla, nieobrobionego żelaza i skandynawskich kamieni brukowych [44]. To uprzywilejowanie taryfowe Hamburga umożliwiło mu przed I wojną światową wdarcie się w głąb najbliższego zaplecza portu szczecińskiego, w tym m. in. na Dolny Śląsk i do Wielkopolski.

Odejście Austro-Węgier w 1878 r. od liberalnej polityki handlowej i przejście do protekcjonizmu o wyraźnie antyniemieckim charakterze pogorszyło i tak już bardzo trudną sytuację Szczecina jako ośrodka wywozowego z monarchii habsburskiej. Głównym jednak powodem spadku znaczenia Szczecina, a także innych portów niemieckich w obsłudze handlu zagranicznego Austro-Węgier, stał się wielki awans Triestu do rangi dużego portu europejskiego po otwarciu w 1869 r. Kanału Sueskiego. Do tego czasu głównym placem składowym towarów wschodnich dla Europy był Londyn. Część tych towarów wysyłano do Austro-Węgier przez Szczecin. Po otwarciu Kanału Sueskiego znalazł się Triest w sytuacji korzystniejszej nie tylko od Szczecina, lecz nawet od Londynu, stając się pośrednikiem w wymianie między Azją i Afryką a środkowowschodnią Europą. Konkurencja Triestu uderzyła szczególnie silnie w szczeciński handel bawełniany. Dotychczas przez ten port kierowała się część austro-węgierskiego tranzytu bawełny indyjskiej i amerykańskiej, sprowadzanej poprzez porty brytyjskie. Po otwarciu Kanału Sueskiego zaczęto przez Triest sprowadzać duże ilości bawełny indyjskiej już nie tylko na potrzeby monarchii habsburskiej, lecz także innych krajów środkowej Europy. Bawełna z Triestu docierała m. in. na rynek Królestwa Polskiego, konkurując tam z bawełną napływającą z Wielkiej Brytanii przez Szczecin i Gdańsk [45]. W latach siedemdziesiątych XIX w. przez Triest oraz Fiume sprowadza-

---

[43] JbS 1910, cz. 1, s. 45—46, oraz 1913, cz. 1, s. 27; Cords: *op. cit.*, s. 205; E. Dobrzycki: *Problemy ekonomiczne portu szczecińskiego na tle polityki gospodarczej Prus na przełomie XIX i XX wieku*, czasop. „Szczecin", 1961, nr 9—10, s. 14; tenże: *Zaplecze portu szczecińskiego a walka konkurencyjna Szczecina z Hamburgiem na przełomie XIX i XX w.*, czasop. „Szczecin", 1962, nr 5—6, s. 42.

[44] R. Heinemann: *Die Stellung Stettins in der Weltwirtschaft*, Berlin 1927, s. 42 i n.; Dopierała: *Kryzys gospodarki...*, s. 55—56.

[45] JbS 1872, s. 60, oraz 1875, s. 41; Dullo, *op. cit.*, s. 12—13.

no do Austro-Węgier również takie towary, jak: śledzie, maszyny, wyroby metalowe, tłuszcze, oleje, tran itd., dostarczane uprzednio przez porty niemieckie, w tym również przez Szczecin [46].

Ekspansji handlowej Triestu i Fiume sprzyjała polityka celna władz wiedeńskich, wyrażająca się m. in. wprowadzeniem w 1882 r. wysokich ceł na towary kolonialne sprowadzane tranzytem. Ponieważ taryfa ta godziła głównie w tranzyt kierujący się przez Niemcy, władze Rzeszy w odwecie podniosły cła na niektóre towary z Austro-Węgier, co położyło się cieniem na dalszych kontaktach handlowych portów Rzeszy, w tym również Szczecina, z obszarem monarchii habsburskiej [47].

Otoczone wszechstronną opieką państwa Triest i Fiume były w stanie nie tylko poważnie ograniczyć udział portów niemieckich w obsłudze handlu zagranicznego Austro-Węgier, lecz również rozpocząć ekspansję w zaplecze niemieckie. Zwracały na to wielokrotnie uwagę korporacje kupieckie Hamburga i Szczecina, żądając pomocy państwa dla przeciwstawienia się konkurencji portów austro-węgierskich w południowych Niemczech i na Śląsku. Interwencje te doprowadziły do przyznania Hamburgowi i Szczecinowi w początkach XX w. kilku kolejowych taryf wyjątkowych, celem złagodzenia skutków ekspansji Triestu w obszar ekonomiczny Niemiec [48].

Walcząc solidarnie z konkurencją Triestu na obszarze niemieckim stoczał jednak Szczecin ostre boje z Hamburgiem o wpływy w zapleczu austro-węgierskim. Rywalizacja ta dotyczyła m. in. obsługi tranzytu węgierskich i czeskich produktów rolnych. Po otrzymaniu kilku kolejowych taryf wyjątkowych Hamburg przechwycił w latach siedemdziesiątych większość tego tranzytu, przejmując również obsługę części rumuńskiego eksportu zboża. Starania Szczecina o przyznanie mu identycznych taryf kolejowych zostały odrzucone przez władze pruskie. W efekcie część wymienionego tranzytu była kierowana także przez Amsterdam i Antwerpię [49]. Dalszy spadek eksportu rolnego z krajów naddunajskich przez Szczecin w latach osiemdziesiątych spowodowało przejście od bezpośredniego transportu towarów do Hamburga koleją do tańszych przewozów

---

[46] JbS 1878, s. 30.

[47] A. Zimmermann: *Die Handelspolitik des Deutschen Reichs vom Frankfurter Frieden bis zur Gegenwart*, Berlin 1901, s. 147 n.; A. Peez: *Die österreichische Handelspolitik der letzten fünfundzwanzig Jahre*, [w:] *Die Handelspolitik der wichtigeren Kulturstaaten in den letzten Jahrzehnten*, t. 1, Leipzig 1892, s. 173.

[48] *Jahresbericht der Handelskammer zu Hamburg 1909*, cz. 1. s. 39; oraz 1911, cz. 1. s. 31; JbS 1910, cz. 1, s. 156, oraz 1912, cz. 1, s. 47; K. Wiedenfeld: *Die nordwesteuropäischen Welthäfen London—Liverpool—Hamburg—Bremen—Amsterdam—Rotterdam—Antwerpen—Havre in ihrer Verkehr- und Handelsbedeutung*, Berlin 1903, s. 339.

[49] JbS 1875, s. 13; Dullo: *op. cit.*, s. 14; Piotrowski: *Zaplecze portu...*, s. 184—185.

kolejowo-rzecznych z przeładunkiem w Decinie. W Szczecinie podkreślano wówczas, iż szlaki kolejowe prowadzące do tego portu nie były w stanie konkurować z ciągle tańszą żeglugą na Łabie [50].

Jeszcze dotkliwiej odczuł Szczecin konkurencję Hamburga w obsłudze importu austro-węgierskiego. Na podstawie niemiecko-węgierskiej i niemiecko-austriackiej umowy kolejowej o ruchu granicznym z końca lat siedemdziesiątych przewóz 10 ton drobnicy z Hamburga do Pesztu był tańszy o 24 do 209 marek (w zależności od rodzaju towarów) w porównaniu z przewozami ze Szczecina. W wypadku przewozów towarowych do Wiednia różnice te wynosiły od 22 do 207 marek na niekorzyść Szczecina [51].

W latach 1878—1881 tranzyt austro-węgierski i rumuński przez port szczeciński kształtował się przeciętnie rocznie na poziomie 34,9 tys. ton (na ogólną sumę przeładunków portowych 1166 tys. ton). Przez Hamburg przeszło w analogicznym czasie 84,4 tys. ton tego tranzytu, przez Bremę 60,3 tys. ton, a przez porty holenderskie 29,4 tys. ton [52].

Wobec zaostrzającej się w następnych dziesięcioleciach konkurencji Triestu i Fiume wpływy handlowe portów niemieckich w zapleczu austro-węgierskim ograniczyły się do obszaru Czech, Moraw, dolnej Austrii, a także Galicji [53].

Na przełomie XIX i XX w. doszło jednak do wydarzenia, które w sposób zasadniczy zmieniło sytuację Szczecina w obsłudze czeskiego i austriackiego tranzytu. Z uwagi bowiem na wyczerpywanie się krajowych rud żelaza hutnictwo austriackie oraz morawsko-śląskie musiało w przeważającym stopniu oprzeć swoją produkcję na rudzie importowanej. Z tym wzrostem zapotrzebowania na rudę żelaza na ekonomicznym zapleczu Szczecina (dotyczyło to w równie wielkim stopniu Górnego Śląska) zbiegały się ważne wydarzenia w szwedzkim górnictwie węglowym. Zastosowanie metody Thomasa, umożliwiającej eksploatację wcześniej już znanych, lecz zawierających domieszki fosforu, rud żelaza w Bergslagen i górnym Norrlandzie, uczyniło z tej rudy jedno z największych bogactw Szwecji. Ponad dwie trzecie wydobycia rudy żelaza w Szwecji przeznaczano przed I wojną światową na eksport, kierując ją w poważnym stopniu przez Szczecin [54].

---

[50] JbS 1884, s. 3.

[51] JbS 1879, s. 3.

[52] Obliczono na podstawie JbS 1881, s. 6.

[53] JbS 1911, cz. 1, s. 86; Heinemann: *op. cit.*, s. 80; W. Klauke: *Die Stellung Stettins im Handel der deutschen Seehäfen seit 1914*, Berlin 1933, s. 121 n.; E. Rudorf: *Entwicklung und Aussichten des Stettiner Handels (1886—1912)*, Berlin 1914, s. 27.

[54] I. Andersson: *Dzieje Szwecji*, Warszawa 1967, s. 295; J. Guinchard: *Schweden*, t. 2, Stockholm 1913, s. 266 n.; E. F. Heckscher: *An Economic History of Sweden*, Cambridge, Massachusetts 1954, s. 222—223; L. Jörberg: *Die Industrielle Revolution in nordischen Ländern 1850—1914*, [w:] *Europäische Wirtschaftsgeschichte*,

Przewóz rud szwedzkich przez Szczecin kolejami bądź Odrą do Koźla i stamtąd do Zagłębia Karwińsko-Ostrawskiego wynosił przeciętnie 350 tys. ton w latach 1909—1913, podnosząc się w 1913 r. do 690 tys. ton — na ogólną liczbę 1190 tys. ton rudy żelaza przeładowanej w tym roku w Szczecinie. Pokaźne ilości rudy żelaza trafiały przez Szczecin także do Austrii, osiągając w 1913 r. 61 tys. ton [55]. Ten wielki przewóz szwedzkiej rudy żelaza na tereny dzisiejszej Czechosłowacji i Austrii przez Szczecin przyćmił pozostałą część obrotów tranzytowych krajów naddunajskich w porcie szczecińskim. W 1913 r. tranzyt czeski w Szczecinie osiągnął (poza rudą) zaledwie 22 tys. ton, austriacki 40 tys. ton. Minimalne rozmiary wykazywał w tym czasie tranzyt węgierski (13 tys. ton) i rumuński (5 tys. ton) [56]. Na ogólną sumę 6246 tys. ton przeładunków portu szczecińskiego w 1913 r. były to więc ilości niewielkie.

Przeładunki tranzytowe z krajów naddunajskich w porcie szczecińskim wzrastały zawsze w okresach korzystnej sytuacji frachtowej na Bałtyku (wymiana z Wielką Brytanią, krajami skandynawskimi i Rosją), kiedy droga ta stawała się tańsza od trasy przez Triest i Fiume [57].

W opinii autorów licznych opracowań naukowych, a także szczecińskich kół gospodarczych przed I wojną światową, realne zaplecze Szczecina ograniczało się głównie do Pomorza Zachodniego, Wielkopolski i Górnego Śląska. Pozycja Szczecina na Ziemi Lubuskiej i Dolnym Śląsku była mocno zachwiana konkurencją Hamburga. Częściową rekompensatą tych strat stało się jednak wejście Szczecina w zaplecze morawsko-czeskie [58].

O ile w okresie 1871—1913 doszło do poważnego zawężenia zaplecza portowego Szczecina (mimo wielkiego wzrostu przeładunków w porcie z 0,73 mln ton do 6,25 mln ton), o tyle znacznie wolniejszemu dotąd rozwojowi portowemu Gdańska towarzyszyło silne rozszerzenie granic jego zaplecza. Wskazywaliśmy wcześniej na ujemne oddziaływanie na sytuację gdańskiego handlu linii kolejowych o układzie równoleżnikowym, które umożliwiły wdarcie się rywali Gdańska (tj. Szczecina i Hamburga oraz Królewca) w jego portowe zaplecze. Podobny skutek miało oddanie do użytku w 1874 r. kolei łączącej Frankfurt nad Odrą—Poznań—Inowrocław—Toruń—Ejdkuny [59].

---

t. 4, red. C. M. Cipolla, K. Borchardt, Stuttgart — New York 1977, s. 283.

[55] JbS 1913, cz. 2, s. 39; Grodek: *op. cit.*, s. 462.

[56] Dopierała: *Kryzys gospodarki...*, s. 52—53; *Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen nach Verkehrsbezirken geordnet, 1913*, s. 26 n.

[57] JbS 1910, cz. 1, s. 37.

[58] Dopierała: *Kryzys gospodarki...*, s. 47.

[59] *Bericht über den Handel und die Schiffahrt zu Danzig 1874*, s. 3—4. (Dalej te sprawozdania roczne gdańskiej korporacji kupieckiej, ukazujące się od 1893 r. pt. *Bericht* [w latach 1893—1905 pt. *Jahresbericht*] *des Vorsteher-Amtes der Kaufmannschaft zu Danzig über seine Tätigkeit und über Danzigs Handel, Gewerbe und Schiffahrt*, oznaczamy skrótem: JbD); zob. też Thomsen: *op. cit.*, s. 50—51.

Położenie gdańskiego handlu w zapleczu Królestwa Polskiego oraz ziem zaboru rosyjskiego na wschód od Bugu zmieniło się radykalnie po przekazaniu do eksploatacji w 1877 r. kolei z Malborka do Mławy, której przedłużeniem w Królestwie Polskim stała się Kolej Nadwiślańska, łącząca Mławę—Warszawę—Dęblin—Lublin—Chełm—Kowel. Kolej ta umożliwiła Gdańskowi zacieśnienie kontaktów ze wschodnią częścią Królestwa Polskiego, stając się jednocześnie szlakiem dowozu zboża, a później również innych produktów rolnych, z Wołynia i naddnieprzańskiej Ukrainy. Gdańska korporacja kupiecka skomentowała uruchomienie tej linii stwierdzeniem, że „Gdańsk przestał być bezbronny wobec innych portów w konkurencji o handel z Rosją" [60]. O ile w 1876 r. dowozy kolejowe zboża do Gdańska wynosiły 58,4 tys. ton, to w 1877 r. podskoczyły one do 164,1 tys. ton, wzrastając w 1878 r. do 240,3 tys. ton, przy czym prawie cały przyrost dotyczył transportów nadsyłanych Koleją Nadwiślańską [61].

Stwierdzenie gdańskiej korporacji kupieckiej o rywalizacji innych portów w zapleczu imperium rosyjskiego dotyczyło głównie Królewca. Port ten uzyskał już w 1873 r., dzięki kolei Królewiec—Grajewo i jej przedłużeniu po rosyjskiej stronie granicy z Grajewa przez Brześć nad Bugiem do Berdyczowa, wygodne połączenie z Wołyniem i Ukrainą. Połączenie to stanowiło najkrótszą oś tranzytową między Morzem Czarnym a Bałtykiem, krótszą o 18 mil od dotychczasowej osi Odessa—Lipawa i o 8 mil od będącego wówczas w budowie połączenia Odessa—Gdańsk. Tzw. Pruska Kolej Południowa umożliwiła Królewcowi nawiązanie żywych kontaktów z głównymi rejonami produkcji zbożowej w Rosji, a także z wschodnimi rejonami Królestwa Polskiego, zaostrzając rywalizację Królewca z portami rosyjskimi, głównie Odessą, a po wybudowaniu Kolei Nadwiślańskiej również z Gdańskiem [62]. Zatem zmierzch znaczenia zaplecza zbożowego i drzewnego w Królestwie Polskim, a więc głównych filarów gdańskiego handlu, skierował uwagę kupiectwa gdańskiego na rolniczo-leśne obszary Wołynia i Ukrainy.

Wzrost zainteresowania Gdańska terenem zaboru rosyjskiego był m. in. wynikiem spadku po Powstaniu Styczniowym (1863 r.) handlowego znaczenia Królestwa Polskiego jako zaplecza dla obrotów portu gdańskiego, a pod koniec XIX w. Królestwo Polskie przestało odgrywać rolę eksportera zboża, stając się jego importerem. Podobnie było z drugim najważniejszym towarem eksportowym Królestwa Polskiego — drewnem. Przed wybuchem I wojny światowej drewno z Kongresówki stanowiło jedynie 20% drewna wywożonego z Gdańska drogą morską [63].

[60] Dullo: *op. cit.*, s. 59; Thomsen: *op. cit.*, s. 56.

[61] JbD 1876, s. 10; Dullo: *op. cit.*, s. 57; Thomsen: *op. cit.*, s. 56; W. Zuziak: *Droga nadwiślańska w latach 1874—1898*, [w:] *Studia z dziejów kolei żelaznych w Królestwie Polskim (1840—1914)*, red. R. Kołodziejczyk, Warszawa 1970, s. 113, 120.

[62] Dullo: *op. cit.*, s. 63 i n.; Gause: *op. cit.*, s. 577; P. H. Seraphim: *Die Ostseehäfen und Ostseeverkehr*, Berlin 1937, s. 46.

[63] S. Rosiński: *Der Getreidehandel im Königreich Polen und die deutschen*

Jednocześnie, po rozbudowie sieci połączeń kolejowych Królestwa Polskiego z portami rosyjskimi i portami niemieckimi na zachodzie Rzeszy, wzrosły dostawy ładunków drobnicowych do Kongresówki przez Odessę, Lipawę i Rygę, a także przez Hamburg i Szczecin. Wzrost tranzytu polskiego przez Szczecin i Hamburg nastąpił po wybudowaniu w 1906 r. linii kolejowej Poznań—Ostrów Wielkopolski—Skalmierzyce—Kalisz—Łódź, a w 1911 r. kolei z Herbów do Kielc [64]. Wzrost konkurencji portów rosyjskich w imporcie do Królestwa Polskiego, zwłaszcza dla jego rynku przemysłu bawełnianego, wiązał się m. in. z otwarciem Kanału Sueskiego, a następnie z wprowadzeniem w Rosji w końcu XIX w. kolejowych taryf wyjątkowych, preferujących przewozy z portów krajowych. Koszt przewozu bawełny z Bombaju przez Odessę do Łodzi stał się wówczas tańszy od kosztów przewozu bawełny trasą Bombaj—Gdańsk—Łódź [65]. Dalszymi powodami odsuwającymi Królestwo Polskie od handlu bałtyckiego stały się: związanie gospodarki Królestwa z Rosją, a także prymat Niemiec w polskim handlu zagranicznym, przy czym wymiana ta odbywała się szlakami lądowymi. W efekcie obroty z Królestwem Polskim stanowiły w 1913 r. zaledwie 28% przeładunków portu gdańskiego [66].

Krótkotrwały okres silnego napływu zboża rosyjskiego do Gdańska po otwarciu Kolei Nadwiślańskiej, czemu też sprzyjało zamknięcie rosyjskich portów czarnomorskich podczas wojny rosyjsko-tureckiej, zakończył się w 1879 r. po wprowadzeniu w Niemczech protekcyjnych ceł zbożowych, godzących w import z Rosji. Odpowiedzią władz rosyjskich stało się m. in. eliminowanie pruskich portów bałtyckich z pośrednictwa w rosyjskim handlu zagranicznym. W tym celu przyspieszono inwestycje kolejowe w zapleczu własnych portów, wprowadzono taryfy kolejowe o charakterze wyjątkowym przy przewozach do tych portów, rozbudowując jednocześnie ich potencjał przeładunkowy [67]. W rezultacie takich poczynań władz

---

Getreidezölle, Posen 1916, s. 97 i n.; K. Świątecki: *Rozwój portu gdańskiego,* Toruń 1930, s. 203; W. Żukowski: *Bilans handlowy guberni Królestwa Polskiego,* Warszawa 1904, s. 13; J. Łukasiewicz: *Kryzys agrarny na ziemiach polskich w końcu XIX wieku,* Warszawa 1968, s. 125.

[64] JbD 1904, s. 81, oraz 1911, cz. 1, s. 78; Świątecki: *op. cit.,* s. 10; W. Leszkiewicz: *Kolej Kaliska — budowa — eksploatacja — znaczenie dla przemysłowego rozwoju,* [w:] *Studia z dziejów kolei...,* s. 176; *Istoriczeskij oczerk razwitija żeleznych dorog w Rossii s ich osnowanija po 1897 wkluczitelno,* t. 2, S. Pietierburg 1899, s. 198.

[65] A. Jezierski: *Handel zagraniczny Królestwa Polskiego 1815—1914,* Warszawa 1967, s. 132; M. Lewy: *Rosyjskie taryfy celne i kolejowe i ich wpływ na życie ekonomiczne Królestwa Polskiego,* cz. 1: *Życie ekonomiczne Królestwa Polskiego,* Warszawa 1915, s. 87 i n.; *Die Seehäfen des Weltverkehrs,* red. A. Dorn, Wien [b.r.] s. 176.

[66] J. Stanielewicz: *Rola portów bałtyckich: Szczecina, Gdańska i Królewca, na tle zaplecza i przedpola portowego w latach 1815—1914,* Szczecin 1976, s. 69.

[67] *Bericht des Versteheramtes der Kaufmannschaft zu Königsberg i. Pr. über den Handel und die Schiffahrt von Königsberg 1881,* s. 17. (Dalej te sprawozdania roczne

rosyjskich potoki zboża zmierzające dotychczas do Gdańska i Królewca skierowały się w większości do Odessy i Lipawy. Dodać należy, że między Królewcem a Gdańskiem trwała nadal zacięta rywalizacja o akwizycję zboża z południowo-zachodnich guberni rosyjskich, przy czym zwycięsko z tej rywalizacji wychodził na ogół Królewiec. W końcu lat osiemdziesiątych stosunek wywozu zboża z Rosji przez porty rosyjskie i pruskie miał się jak 8 do 1. Jednak przy wielkim eksporcie zboża z imperium rosyjskiego jego tranzyt odgrywał nadal poważną rolę w obrotach portowych Gdańska i Królewca. Załamanie tego tranzytu nastąpiło dopiero podczas niemiecko-rosyjskiej wojny celnej w początkach lat dziewięćdziesiątych, kiedy to cały niemal eksport zboża z Rosji skierował się przez porty krajowe [68].

Niemiecko-rosyjski traktat handlowy z 1894 r., kończący wojnę celną, otwierał ponownie zaplecze rosyjskie dla handlu zbożowego Gdańska. Art. 19 traktatu, powtórzony w kolejnym traktacie z 1904 r., wprowadzał jednakowe taryfy kolejowe na zboże, len i konopie na liniach biegnących ku portom bałtyckim zarówno Rosji (Lipawy i Rygi), jak i Prus (Gdańska, Królewca i Kłajpedy) [69]. Jednakże władze rosyjskie nie zamierzały respektować uzgodnionych ustaleń. Wprowadzono szereg ukrytych preferencji dla własnych portów, zaczęto faworyzować przewozy zboża do Petersburga i Odessy, przyznając im liczne przywileje taryfowe na kolejach, szerzej wykorzystywać transporty rzeczne do przewozów zboża itd. Konkurencyjność Odessy wobec Gdańska i Królewca wynikała ponadto z niższych frachtów morskich przy przewozach zboża do niektórych odbiorców na zachodzie Europy, w porównaniu z frachtami z portów bałtyckich [70].

Mimo tych utrudnień Gdańsk zdołał zachować do wybuchu I wojny światowej dość silne wpływy w zbożowym zapleczu Rosji. Udział zboża rosyjskiego w ogólnym eksporcie zboża portu gdańskiego kształtował się przeciętnie rocznie na poziomie kilkunastu procent (w 1909 r. 26%, w 1913 r. 8%), co stanowiło dla Rosji około 1% całego eksportu zboża; na Królewiec przypadało do 2%. Porty Morza Czarnego obsługiwały wówczas 74% tego eksportu [71].

Jeszcze większą rolę w rozwoju rosyjskiego tranzytu rolnego przez Gdańsk odgrywał przed I wojną światową cukier. Niewielki do lat osiem-

korporacji kupieckiej Królewca cyt. w skrócie: JbK); JbD 1878, s. 21; Zimmermann: *op. cit.*, s. 168; Dullo: *op. cit.*, s. 59 i n.

[68] Stanielewicz: *Rola portów...*, s. 107 i n.

[69] B. Dopierała: *Wokół polityki morskiej Drugiej Rzeczypospolitej*, Poznań 1978, s. 42; S. Jonas: *Handelspolitische Interessen der Deutschen Ostseestädte 1890—1900*, Stuttgart — Berlin 1902, s. 40; K. J. Zagorskij: *Żeleznodorożnyje tarify w Rossii i Germanii w swiazi s ekonomiczeskoju politikoju etich stran*, Pietierburg 1914, s. 49.

[70] JbD 1894, s. 53, oraz 1902, s. 36; Schroeder: *Russland und die Ostsee*, Riga 1927, s. 151; Fiedorow: *op. cit.*, s. 140 n.; Cords: *op. cit.*, s. 81; Jonas: *op. cit.*, s. 45; Lewy: *op. cit.*, s. 168—169.

[71] Seraphim: *op. cit.*, s. 84.

dziesiątych XIX w. tranzyt cukru z Ukrainy przez Gdańsk został praktycznie przerwany w połowie lat dziewięćdziesiątych po wprowadzeniu w Rosji kolejowych taryf wyjątkowych, faworyzujących dowozy cukru do Odessy i Lipawy [72]. Dodatkową przeszkodą w tranzycie cukru z Rosji przez Gdańsk, a także z Królestwa Polskiego, było niepodpisanie przez władze rosyjskie konwencji brukselskiej z 1903 r., regulującej zasady międzynarodowego obrotu cukrem, co odcięło rosyjski cukier od odbiorców na zachodzie Europy. Dopiero nagłe wzmożenie zapotrzebowania na cukier na rynku zachodnioeuropejskim w ostatnich latach przed I wojną światową doprowadziło do gwałtownego wzrostu wywozu rosyjskiego cukru przez porty bałtyckie, w tym również przez Gdańsk. Cukier stał się wówczas głównym, obok zboża, towarem eksportowym Gdańska, stanowiąc w latach 1911—1913 poważny, bo 33% udział w ogólnym wywozie. Gros tego cukru pochodziło z Ukrainy, która w 1911 r. dostarczyła Gdańskowi aż 72% wszystkich ładunków tego towaru [73].

Tradycyjnie wysoką pozycję w rosyjskim tranzycie przez Gdańsk zajmowało drewno, lecz obroty te zmniejszyły się poważnie w czasie niemiecko-rosyjskiej wojny celnej lat dziewięćdziesiątych, kiedy to władze rosyjskie zaczęły forsować eksport drewna przez porty krajowe. Po wprowadzeniu w Rosji w 1896 r. niskich taryf strefowych za przewóz drewna kolejami, przewozy wartościowych gatunków drewna z Wołynia do Odessy, Lipawy i Rygi okazały się tańsze od spławu rzekami do Gdańska. Duży wpływ na niekorzystny dla Gdańska rezultat rywalizacji z portami rosyjskimi o akwizycję drewna wołyńskiego miały nadal niskie frachty morskie w relacji Odessa — porty zachodniej Europy, w porównaniu z frachtami płaconymi w Gdańsku [74]. W efekcie wyczerpywania się zasobów leśnych Kongresówki i Galicji gros ładunków drewna przybywających przed I wojną światową do Gdańska pochodziło jednak z lasów dalszych obszarów polskich zaboru rosyjskiego oraz innych, pozapolskich obszarów imperium rosyjskiego. W niektórych latach udział ten stanowił aż 80% ogólnego dowozu drewna do Gdańska. Należy dodać, że Gdańsk zatracił już w omawianym okresie charakter wielkiego ośrodka handlu drewnem, wywożąc go mniej niż zboża czy cukru. Fakt, iż gdański eksport drewna ustabilizował się w latach 1911—1913 na poziomie ok. 200 tys. ton, zawdzięczał Gdańsk głównie obsłudze tranzytu rosyjskiego [75]. Przez port gdański kierowało się wówczas ponad 4% całego wywozu drewna z imperium rosyjskiego, przez Królewiec i Kłajpedę łącznie ponad 9% [76].

Tranzyt zboża, cukru i drewna z zachodnich guberni rosyjskich przez Gdańsk dochodził w latach 1911—1913 do 500 tys. ton. Oznacza to, iż

[72] JbK 1885, s. 118—119; JbD 1898, s. 16.

[73] JbD 1912, cz. 1, s. 16; Thomsen: *op. cit.*, s. 93; Świątecki: *op. cit.*, s. 12; Dopierała: *Wokół polityki...*, s. 42.

[74] JbD 1893, s. 21, oraz 1896, s. 61; Jonas: *op. cit.*, s. 64 n.

[75] Thomsen: *op. cit.*, s. 99; Świątecki: *op. cit.*, s. 12.

[76] Seraphim: *op. cit.*, s. 82.

w porcie gdańskim niemal $^2/_5$ całego wywozu pochodziło z tzw. polskich kresów wschodnich lub odleglejszych rejonów Rosji [77].

Bez większego natomiast znaczenia dla obrotów portu gdańskiego pozostawała obsługa rosyjskiego importu. W latach 1908—1913 Gdańsk przeładowywał przeciętnie rocznie zaledwie 11,3 tys. ton towarów kierowanych na ziemie zaboru rosyjskiego oraz inne rejony Rosji. Tak małe znaczenie wwozowego zaplecza rosyjskiego dla Gdańska było wynikiem nie tylko ogólnie niskiego poziomu spożycia w Rosji, lecz również wypierania gdańskiego handlu z rynku rosyjskiego przez porty i kupiectwo krajowe.

Przykładem dyskryminowania w zapleczu rosyjskim interesów handlowych Gdańska, a także Królewca i Kłajpedy, był handel śledziami. Po okresie szybkiego rozwoju tranzytu śledzi do imperium rosyjskiego po rozbudowie sieci połączeń kolejowych, kiedy to do Królestwa Polskiego i innych rejonów imperium rosyjskiego kierowano dwie trzecie ogółu przywozu tych ryb przez Gdańsk, nastąpiło załamanie tej prosperity w czasie niemiecko-rosyjskiej wojny celnej. Próby ożywienia tego tranzytu, podejmowane przez władze Rzeszy Niemieckiej pod naciskiem żądań kupiectwa pruskich portów bałtyckich, nie przyniosły większych efektów. Wprawdzie uzyskano zgodę władz rosyjskich na likwidację bezcłowego importu śledzi przez Archangielsk (od 1894 r.), lecz równocześnie zostały przyznane innym portom rosyjskim przywileje taryfowe na przewóz śledzi kolejami w głąb Rosji; nie bez znaczenia było także szykanowanie przez władze rosyjskie przewozów tranzytowych tego łatwo psującego się towaru poprzez wielodniowe przetrzymywanie go na granicy w Mławie, co w sumie spowodowało, iż przewozy śledzi przez Gdańsk do Rosji spadły do nieznacznych rozmiarów [78]. W latach 1911—1913 przeciętny roczny tranzyt kolejowy tych ryb do imperium rosyjskiego (poza Królestwem Polskim) wynosił 7 tys. ton, przy przeładunkach śledzi w porcie gdańskim rzędu 40 tys. ton [79]. Jednocześnie w latach 1894—1913 zwielokrotniły się przeładunki śledzi w rosyjskich portach bałtyckich, głównie w Lipawie, Petersburgu i Rydze [80].

Zupełnie symboliczny wymiar posiadał tranzyt innych towarów kierowanych do Rosji przez Gdańsk, w tym również towarów kolonialnych. Te ostatnie bowiem po otwarciu Kanału Sueskiego zaczęły napływać do Rosji głównie przez Odessę, której port dzięki tej nowej drodze morskiej stał się wielkim ośrodkiem handlu między Rosją a krajami południowymi [81].

---

[77] Świątecki: *op. cit.*, s. 12; Dopierała: *Wokół polityki...*, s. 42.

[78] JbD 1908, cz. 1, s. 19, oraz 1910, cz. 1, s. 17.

[79] JbD 1913, cz. 1, s. 38.

[80] B. Gernet: *Die Entwicklung des Rigaer Handels und Verkehrs im Laufe der letzten 50 Jahre bis zum Ausbruch des Weltkrieges*, Jena 1919, s. 74—75; Seraphim: *op. cit.*, s. 84.

[81] JbK 1881, s. 124; Jezierski: *op. cit.*, s. 141; Cords: *op. cit.*, s. 248; *Die Seehäfen...*, s. 176.

Kontakty handlowe Gdańska z zapleczem monarchii habsburskiej, minimalne do lat siedemdziesiątych XIX w., ożyły przejściowo po otwarciu Kolei Nadwiślańskiej, kiedy to w Gdańsku podjęto m. in. próby ściągnięcia węgierskiego, a także rumuńskiego eksportu zboża. Nie przyniosły one jednak większych efektów [82]. Dopiero przed wybuchem I wojny światowej, w związku z (podkreślonym wcześniej) wzrostem zapotrzebowania austriackiego hutnictwa na szwedzką rudę żelaza, zaczęto w Gdańsku przeładowywać po kilka tysięcy ton rudy przeznaczonej dla odbiorców w Austrii (w 1913 r. 5 tys. ton rudy, z ogólnej sumy 7 tys. ton tranzytu do Austrii). Wywóz towarów austriackich przez Gdańsk wyniósł w 1913 r. zaledwie 2 tys. ton. Zupełnie symboliczne były przeładunki tranzytu węgierskiego i czeskiego w porcie gdańskim. W przypadku Czech wyniosły one w 1913 r. zaledwie ok. 300 ton [83].

Przed wybuchem I wojny światowej realne, główne zaplecze portowe Gdańska ograniczało się do ziem polskich pod panowaniem pruskim. Spadek handlowego znaczenia Królestwa Polskiego kompensował Gdańsk ożywieniem wymiany z ziemiami polskimi pod zaborem rosyjskim na wschód od Bugu. Niepowodzeniem zakończyły się natomiast próby przyciągnięcia do Gdańska tranzytu krajów naddunajskich, a także ożywienia wymiany z Galicją, której niewielki handel zamorski dokonywał się w większości przez Szczecin i Hamburg [84].

Czy w świetle przedstawionych tu faktów można podtrzymywać tezę o szczególnym uprzywilejowaniu obszaru Polski dla przewozów tranzytowych z racji jej usytuowania w sercu Europy, zwłaszcza zaś obsługi tego tranzytu przez polskie porty morskie? Otóż pomijając krótki okres osobliwej koniunktury portu szczecińskiego w latach pięćdziesiątych—sześćdziesiątych XIX w., kiedy w wyniku spóźnionego włączenia portów austro-węgierskich, rumuńskich i rosyjskich do europejskiej sieci kolei żelaznych doszło do deformacji naturalnych granic zaplecza tych portów, zdołał Szczecin przejściowo opanować tranzytowy handel tych dość rozległych obszarów, lecz w zasadzie ani Szczecin, ani Gdańsk nie odegrały do wybuchu I wojny światowej roli wielkich ośrodków tranzytowych.

Próby ściągnięcia na trwałe tranzytu krajów naddunajskich do Szczecina, a także do Gdańska, kończyły się fiaskiem, pomijając rozpoczęte w początkach XX w. przewozy szwedzkiej rudy żelaza do Zagłębia Karwińsko-Ostrawskiego i do Austrii przez port szczeciński. Trudno podtrzymać również tezę o roli Szczecina jako portu wielkiego Berlina. Portem stolicy Rzeszy był Hamburg, którego obroty z rejonem Berlina przekroczyły w 1913 roku 2,7 mln ton, przy zaledwie 0,7 mln ton obrotów berlińsko-szczecińskich, ograniczonych niemal wyłącznie do małowartościowej masówki, na której przejęciu Hamburgowi specjalnie nie zależało.

---

[82] JbS 1881, s. 11 n.; JbD 1898, s. 16—17; Dullo: *op. cit.*, s. 18.

[83] *Statistik der Güterbewegung...*, s. 26 n.

[84] Świątecki: *op. cit.*, s. 13; Heinemann: *op. cit.*, s. 80.

Już długo przed I wojną światową rozpoczęła się ucieczka masy towarowej z terenów dzisiejszej NRD ku portom położonym na zachodzie i północy Niemiec (poza Hamburgiem również do Bremy, Lubeki, a także do Warnemünde i Sassnitz po uruchomieniu w nich w 1903 r. połączeń promowych ze Skandynawią) [85] i omijanie Szczecina.

Z kolei w porcie gdańskim dopiero w początkach XX w. ożywiły się przeładunki tranzytu rosyjskiego, sprowadzając się praktycznie do ładunków zboża, cukru i drewna, pochodzących w większości z terenów zaboru rosyjskiego na wschód od Bugu, które po 1918 r. znalazły się w granicach państwa polskiego.

Podkreślając niewielką rolę ładunków tranzytowych w obrotach Szczecina i Gdańska przed I wojną światową, należy mieć również na uwadze ich bardzo niekorzystną strukturę jakościową. Tranzyt ten był bowiem zmajoryzowany przez ładunki masowe. Tymczasem z ekonomicznego punktu widzenia tona ładunków drobnicowych jest wielokrotnością tony ładunków masowych. W efekcie obroty tranzytowe tych portów stanowiły niewielki stosunkowo procent wartości ich ogólnych przeładunków.

Mimo tego w kręgach handlowych obu miast raz po raz wracano do jakże fantastycznych projektów stworzenia zarówno ze Szczecina, jak również z Gdańska wielkich portów europejskich, przyciągających ładunki tranzytowe z rozległych obszarów Europy środkowowschodniej. W początkach XX wieku w Szczecinie wiązano te miraże z budową Kanału Odra—Dunaj, który mógłby rzekomo zapewnić portowi szczecińskiemu 20 mln ton tranzytu krajów naddunajskich [86]. Jest charakterystyczne, że ten prawdziwy „mit XX wieku", jakim okazała się idea Kanału Odra—Dunaj, pobudzał z zadziwiającą regularnością umysły ludzi związanych z gospodarką morską Szczecina zarówno w okresie międzywojennym, jak także w okresie polskich dziejów Szczecina po 1945 r. Tymczasem rozwój gospodarki portowej Szczecina, a także Gdańska, wiązał się zawsze z ich polskim zapleczem, przy niewielkim udziale usług tranzytowych.

Wydaje się, iż tak historycznie ukształtowany trend rozwojowy polskich portów morskich, przy jego deformacji w dwudziestoleciu międzywojennym, będzie wyznaczał kierunki rozwoju Szczecina, Gdańska i Gdyni, służących głównie potrzebom gospodarki narodowej Polski [87].

---

[85] O. Blum: *Der Weltverkehr und seine Technik im 20. Jahrhundert*, t. 2, Berlin 1921, s. 156; Heinemann: *op. cit.*, s. 80; Seraphim: *op. cit.*, s. 231.

[86] Dopierała: *Zarys dziejów...*, s. 59; Piskozub: *Odra jako droga...*, s. 267.

[87] Piskozub: *Polska morska ...*, s. 261—265; tenże: *Kanał Odra—Dunaj a gospodarka morska Polski*, „Technika i Gospodarka Morska", 1987, nr 6, s. 281 n.

JÓZEF STANIELEWICZ

HISTORICAL PREMISES OF THE DEVELOPMENT OF TRANSIT STEVEDORING IN POLISH SEAPORTS ON THE BASIS OF THE HISTORY OF SZCZECIN AND GDAŃSK IN THE XIXth AND AT THE BEGINNING OF THE XXth CENTURIES

Summary

The hinterland of Szczecin and Gdańsk embraced the same territory as the range of navigable waterway in the Odra and Vistula river-basin. In 1850—1870, thanks to gaining profitable railway service, with its commercial influences Szczecin reached the Danubian countries and southwestern Russia. After the development of the net of railway service of Austria—Hungary, Romania and Russia with their own ports, and also in connexion with forcing Szczecin out of German hinterland west of the Odra by Hamburg, the career of Szczecin as a big European seaport finished finally. Until the First World War, the only important transit cargo in Szczecin was Swedish ore intended for Silesia—Moravian and Austrian metallurgy.

Transit stevedoring in Gdańsk was limited to Russian farm-forest goods from the area majority of which after 1918 was within the borders of Polish State.

It seems that historically formed developmental trend of Polish seaports with the small contribution of transit stevedoring, should be taken into consideration in prognozing the development of Polish maritime economy.

ЮЗЕФ СТАНЕЛЕВИЧ

ИСТОРИЧЕСКИЕ ПРЕДПОСЫЛКИ РАЗВИТИЯ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕГРУЗОК В ПОЛЬСКИХ МОРСКИХ ПОРТАХ НА ПРИМЕРЕ ИСТОРИИ ЩЕЦИНА И ГДАНЬСКА В XIX И В НАЧАЛЕ XX ВЕКА

Резюме

В первой половине XIX века портовая база Щецина и Гданьска совпадала с дальностью судоходных водных путей в бассейне Одры и Вислы.

В 1850—1870 гг., благодаря приобретению выгодных железнодорожных сообщенцй, Щецин сферой своего портого влияния охватил наддунайские страны и юго-западную Россию. После расширения сети железнодорожных сообщений Австро-Венгрии, Румынии и России с собственными портами, а также в связи с выпиранием Щецина с немецкой базы на запад от Одры через Гамбург, закончилась карьера Щецина как большого европейского порта. До первой мировой войны одной считающейся транзитной перегрузкой в городе Щецине была шведская железная руда, предназначенная для силезско-моравской и австрийской металлургии. Транзитные перегрузки в Гданьске ограничивались русскими сельскохозяйственными и лесными товарами с территорий, которые после 1918 года в большинстве нашлись в границах польского государства.

Кажется, что исторически сформированную общую тенденцию развития польских портовых городов с небольшим участием транзитных перегрузок надо учитывать в прогнозировании развития польского морского хозяйства.

Praca przyjęta przez Redakcję 14 XII 1987.

SZCZECIŃSKIE ROCZNIKI NAUKOWE — ANNALES SCIENTIARUM STETINENSES

1989 t. IV, z. 1, s. 47—59

ANDRZEJ MIELCAREK

ROZWÓJ MORSKIEJ FLOTY PAROWEJ SZCZECINA I GDAŃSKA DO 1914 R.

Instytut Ekonomiki Transportu Uniwersytetu Szczecińskiego,
ul. Mickiewicza 66, 71-101 Szczecin

Streszczenie. Rozwój tonażu parowców podzielić można na 3 wyraźne okresy: 1) do końca lat 70-tych, 2) do poł. lat 90-tych, 3) do 1914 roku. W pierwszym okresie wzrost był stosunkowo powolny. Okres drugi odznaczał się szybkim przyrostem tonażu w Gdańsku i Szczecinie i zanikiem floty żaglowej. W okresie trzecim nastąpił spadek tonażu floty gdańskiej i szybszy niż dotychczas wzrost floty szczecińskiej.

Rozwój floty parowej ograniczany był przez strukturę handlu, w którym dominowały ładunki masowe, a import przeważał nad eksportem. Hamowany był również przez konkurencję parowców najpierw angielskich, a potem z portów północnoniemieckich, oraz utrzymywanie się obok przedsiębiorstw działających na zasadzie spółek akcyjnych także przestarzałych spółek partowych. Ponadto zniechęcały także do inwestowania niskie dywidendy wypłacane przez przedsiębiorstwa żeglugowe, przy istnieniu innych możliwości inwestowania.

Słowa kluczowe: flota parowa XIX i początku XX w. — Szczecin — Gdańsk

W drugiej poł. XIX w. zachodziły istotne zmiany w handlu i żegludze pruskich portów bałtyckich. Wzrastały obroty portów dzięki zniesieniu ceł zbożowych w Anglii (1846 r.), oraz zniesieniu ceł sundzkich w 1857 r. Nastąpił rozwój gospodarczy i komunikacyjny na zapleczu portów.

Porty wschodniopruskie zachowały charakter portów zbożowo-drzewnych, Szczecin natomiast stał się portem przemysłowo-handlowym. We wszystkich tych portach dominował import (pod względem wielkości), co miało istotny wpływ na koszty przewozu.

Był to jednocześnie okres ostatecznej utraty dotychczasowego znaczenia portów pruskich na rzecz Hamburga i Bremy, czemu sprzyjała polity-

ka Prus i Rzeszy Niemieckiej. Otwarcie Kanału Kilońskiego umocniło jeszcze pozycję tych portów na Bałtyku [1].

Rozwój żeglugi morskiej w drugiej poł. XIX w. związany był z rozwojem floty parowej. Wśród portów południowego wybrzeża Bałtyku największa była flota Szczecina. Flota Gdańska, aczkolwiek w początkowym okresie rozwijała się dość wolno, stała się już w latach 70-tych drugą co do wielkości. Flota Królewca, portu o dużych obrotach handlowych, nie dorównywała nawet flocie gdańskiej.

Celem artykułu jest ukazanie zmian wielkości floty parowej, zastępowanie przez nią żaglowej, przemian technicznych i organizacyjnych, a także uwarunkowań ekonomicznych tego rozwoju.

Lata dwudzieste XIX w. stanowią właściwy początek morskiej żeglugi parowej w Europie. W 1824 r. rozpoczęły regularne rejsy parowce między Lubeką a Kopenhagą, i także między Stralsundem a Ystad. Ta ostatnia linia była utrzymywana przez poczty Szwecji i Prus. W początkach lat trzydziestych parowce zaczęły pływać między Lubeką a St. Petersburgiem [2].

Pierwszy parowiec rozpoczął rejsy ze Szczecina do Świnoujścia w roku 1826. Właściwy początek żeglugi parowej w Gdańsku i Elblągu nastąpił dopiero w latach 40-tych [3]. W 1834 r. zaczęło działać połączenie między Szczecinem a Kopenhagą. Znaczenie Szczecina wzrosło w 1845 r., gdy uruchomiono linię pocztową do St. Petersburga. Parowce pocztowe pływały tam do 1861 r., a więc do czasu otwarcia połączenia kolejowego [4]. Z inicjatywy Królewca regularne połączenie ze Szczecinem powstało w 1847 r.[5] Stosunkowo wcześnie w tak małym porcie jak Wolgast zarejestrowano w 1850 r. żelazny parowiec śrubowy, zbudowany w Szkocji na zamówienie trojga współarmatorów. Pływał między Wolgast lub Szczecinem a portami angielskimi [6].

Zasadniczy przełom w rozwoju żeglugi parowej na Bałtyku nastąpił w latach wojny krymskiej (1853—1856). Znacznie wzrosła wówczas liczba

---

[1] A. Wielopolski: *Rozwój handlu i żeglugi bałtyckiej w XIX i na pocz. XX w.*, „Zapiski Historyczne", t. 35, 1970, z. 2, s. 75—78; J. Stanielewicz: *Rola portów bałtyckich Szczecina, Gdańska i Królewca na tle zaplecza i przedpola portowego w latach 1815—1914*, Szczecin 1976, s. 91—93; E. Włodarczyk: *Rozwój gospodarczy miast portowych pruskich prowincji nadbałtyckich w latach 1808—1914*, Wrocław 1987, s. 101, 245—246.

[2] K. Radunz: *100 Jahre Dampfschiffahrt*, Rostock 1907, s. 44, 58.

[3] W. Recke: *Die Anfänge der Dampfschiffahrt in Danzig. Beiträge zur Geschichte des Schiffbaus, des Hafens und der Schiffahrt von Danzig*, Danzig 1926, s. 48; W. Stępiński: *Początki zalewowej żeglugi parowej w Szczecinie w latach 1825—1860*, „Przegląd Zachodniopomorski", R. 29, 1985, z. 1—2, s. 37.

[4] „Ostsee Zeitung" [dalej skrót: OZ], 1862, nr 48.

[5] F. Gause: *Die Geschichte der Stadt Königsberg in Preussen*, Köln—Graz 1968, Bd. 2, s. 444.

[6] OZ 1850, nr 92.

parowców angielskich pływających do portów bałtyckich. Na krótkich europejskich trasach nie było kłopotu z zaopatrzeniem w węgiel. W 1853 r. 26 parowców odbyło 79 podróży z portów brytyjskich do portów bałtyckich, a w 1856 r. liczba parowców wzrosła do 136, zaś liczba podróży do 334 [7]. Już wówczas parowce handlowe pływały regularnie między Szczecinem a ważniejszymi portami bałtyckimi, holenderskimi i angielskimi [8]. Wzrastał więc udział parowców w obsłudze portu szczecińskiego i w 1860 r. wśród statków tam przypływających tonaż parowców stanowił 32%, w 1873 już 58,5%. Dla portu gdańskiego parowce miały mniejsze znaczenie i ich udział wynosił odpowiednio 8% i 27% [9].

Właściwy rozwój morskiej floty parowej Szczecina rozpoczął się w drugiej połowie lat 50-tych. Rosła ona stosunkowo wolno do początków lat 70-tych. Okres szczególnie szybkiego wzrostu nastąpił w początkach lat 80-tych i tak między 1880 a 1885 r. tonaż się podwoił. Następne podwojenie nastąpiło dopiero w 1906 r., a lata bezpośrednio przed wojną były okresem szczególnie szybkiego wzrostu, aż do osiągnięcia 89 tys. NRT. Należy przy tym wspomnieć o flocie parowej Świnoujścia, która osiągnęła w pocz. XX w. wielkość 5,6 tys. NRT [10].

Wielkość gdańskiej floty parowej z końca lat 50-tych została taka sama do początków lat 70-tych. Potem nastąpił okres szybkiego wzrostu, szczególnie w latach 1880—1885 i dość szybko, bo w 1894 r. został osiągnięty najwyższy stan tonażu przed wojną, tj. 15 tys. NRT. Okres drugiej poł. lat 90-tych aż do 1902 r. był okresem pewnego spadku, a potem wielkość tonażu wahała się na poziomie 12—13 tys. NRT.

Podobnie przedstawiała się sytuacja w innych portach mających stosunkowo małe floty, tzn. w Królewcu, Kłajpedzie, Wismarze, Lubece, Kilonii. W portach tych po 1900 r., a w Kilonii już w 1891 r. nastąpiło zmniejszanie się tonażu. Floty Elbląga, Rostocku i Szczecina wzrastały. Podobnie było z flotą Flensburga, która jednakże zmniejszyła się nieco przed samą wojną.

Flota parowa Szczecina była do lat 70-tych największą wśród niemieckich portów bałtyckich. Na drugim miejscu znajdowała się flota Lubeki, a dalej w kolejności: Gdańska, Królewca, Kłajpedy. W latach 80-tych nastąpił znaczny wzrost tonażu portów Szlezwiku-Holsztynu i na okres 20 lat największa stała się flota Flensburga. Wzrosła ona z 25 do 61 tys.

---

[7] J.R.T. Hughes, S. Reiter: *The First 1945 British Steamships*, „Journal of the American Statistical Association", vol. 53, 1958, s. 378.

[8] OZ 1857, nr 24, 169.

[9] M. Peters: *Die Entwicklung der deutschen Reederei seit Beginn des 19 Jahrhunderts bis zur Begründung des Deutschen Reichs*, Jena 1905, Bd 2, s. 219, 221.

[10] Podstawowe dane o wielkości zawarte są w „Ostsee Zeitung". Od 1874 r. odpowiednie dane były zamieszczane w *Statistik des Deutschen Reichs Statistik der Seeschiffahrt. Handbuch für die Deutsche Handelsmarine* zawiera charakterystyki statków.

NRT. Dopiero przed samą wojną Szczecin odzyskał przodującą pozycję, a flota Gdańska zmniejszyła się tak, że znalazła się za Flensburgiem, Lubeką, Rostockiem, Kilonią.

Rozwój floty parowej był w przypadku portów pruskich jednocześnie procesem wypierania żaglowców. Przewaga tonażu parowców, a więc ponad 50%, datuje się w Szczecinie od 1885 r., a w Gdańsku od 1894 r. Jeśli jednak weźmiemy pod uwagę, że parowce były wydajniejsze, to licząc 1 tonę parowca za 3 tony żaglowca stwierdzimy, że parowce osiągnęły przewagę w Szczecinie w 1881 roku, a w Gdańsku w 1886. W Szczecinie i Gdańsku żaglowce nie zniknęły całkowicie z rejestru floty. Tym niemniej w 1904 roku w Gdańsku, a w 1906 w Szczecinie parowce stanowiły 98% tonażu całej floty.

Proces rozwoju floty parowej można opisać jako proces dyfuzji, a więc upowszechniania i rozprzestrzeniania się innowacji. Proces ten odbywa się w czasie i przestrzeni. Miarą może być np. liczba ludzi akceptujących i przyjmujących innowację, liczba miast, przedsiębiorstw, w których się pojawiła, lub też ilość i wielkość przedmiotów będących jej wyrazem. W zależności od rodzaju innowacji różny będzie wpływ czynników psychologicznych, kulturowych, ekonomicznych, technicznych. Modelem dyfuzji w czasie jest krzywa logistyczna. Przedstawia ona 3 fazy procesu. W pierwszej fazie wzrost jest stosunkowo powolny, co wynika z konieczności pokonania przeszkód odpowiednich do przedmiotu dyfuzji. W przypadku parowców zachodziła konieczność doprowadzenia innowacji do stanu, w którym wykaże wyższość techniczną i ekonomiczną nad żaglowcami. Zademonstrowanie tej wyższości spowodowało przejęcie innowacji przez większość potencjalnych adopterów i nastąpienie drugiej fazy — szybkiego wzrostu. Potem nastąpiła faza trzecia — nasycenia, oznaczająca ostateczne zwycięstwo nad konkurentami.

Dyfuzja ma także aspekt przestrzenny. Innowacja rozchodzi się z centrum w sposób falowy lub hierarchiczny. W pierwszym przypadku kolejność przejmowania innowacji zależy od odległości od centrum, a w drugim — pojawia się najpierw w ośrodkach zbliżonych rangą do centrum [11].

Przedstawiając dyfuzję parowców za jednostkę przyjąłem tonę rejestrową netto. Określenie faz i tempa rozwoju wynika z odniesienia tonażu parowców do tonażu całej floty.

Okres powolnego wzrostu floty parowej Szczecina trwał do początku lat 70-tych, kiedy to udział parowców w całym tonażu wzrósł od 1 do 8%. W 1872 r. przekroczył 10%, w 1885 r. 50%, a w 1901 r. 98%. Pierwsza faza charakteryzowała się powolnym wzrostem udziału parowców, wynoszącym 0,4% rocznie. W drugiej fazie przyrost wynosił średnio 2,9%. Flota Gdańska rozwijała się podobnie i faza powolnego wzrostu trwała do

[11] T. Hägerstrand: *The Diffusion of Innovations*, [w:] *International Encyclopedia of the Social Sciences*, vol. 4, s. 174—177.

1871 r., a następnych 10 lat, gdy wzrost był nieco szybszy, zdaje się być przedłużeniem okresu pierwszego. W 1882 r. nastąpiło przekroczenie 10%, a dopiero w 1894 r. przekroczenie 50%. Faza nasycenia została osiągnięta w 1904 r. — 98,5%. Do 1872 r. nie następował właściwie wzrost udziału parowców. Średnie roczne były minimalne. Od 1871 do 1879 r. wynosiły one 0,75%. W fazie szybkiego wzrostu wynosił on 3,7% rocznie.

Rozwój floty parowej nastąpił najwcześniej w portach zachodnich — Flensburgu, Lubece, Rostocku, Szczecinie. W portach prowincji Prusy nastąpiło to niemal równocześnie. W latach 50-tych, jeśli weźmiemy pod uwagę tonaż i ciągłość rozwoju, istotne znaczenie obok Gdańska miała Kłajpeda, a następnie Elbląg, którego flota parowa była nawet większa od gdańskiej w końcu lat 60-tych.

Przedstawienie dyfuzji innowacji jako rozwoju tonażu nie ukazuje ekonomicznego aspektu tego procesu. Konieczne byłoby zbadanie udziału tonażu parowego w wartości inwestycji [12]. Brak systematycznych danych o cenach statków nie pozwala dokładnie rozważyć tego zagadnienia. Ceny statków zostały omówione w dalszej części artykułu. Udział parowców w ogólnej wartości nowego tonażu wynosił w Szczecinie: w 1855 r. około 17%, w 1856 r. — 53%, w 1857 r. — 44%. W tychże latach w Gdańsku wynosił on odpowiednio: 16, 2, 25%. W latach 80-tych nastąpił znaczny wzrost i odmłodzenie floty parowej, a także radykalne zmniejszenie się tonażu nowych żaglowców. Można więc przypuszczać, że udział parowców w wartości inwestycji był już wówczas dominujący.

W rejestrach floty spotykamy statki o różnym przeznaczeniu. We flocie gdańskiej obok statków towarowych znaczny udział miały statki pasażerskie, zatrudnione najczęściej w żegludze po Zatoce Gdańskiej. W 1914 r. flota gdańska składała się z 7 holowników, 9 statków i promów pasażerskich, jednego statku towarowo-pasażerskiego i 18 frachtowców, których pojemność stanowiła 75% pojemności brutto całej floty. Udział frachtowców w ogólnej pojemności floty szczecińskiej sięgał 90%. Oprócz tego było w niej jeszcze 7 statków towarowo-pasażerskich i 5 pasażerskich. Wśród szczecińskich statków towarowych spotykamy także tonaż wyspecjalizowany, to znaczy statki do przewozu kredy, zbiornikowce do przewozu spirytusu.

Do 1894 r. parowce szczecińskie ustępowały wielkością gdańskim. W następnym okresie było odwrotnie. W grupie statków o pojemności powyżej 100 BRT w 1914 r. przeciętna wielkość szczecińskich statków towarowych wynosiła 1373 BRT, pasażerskich 946 BRT, a statek towarowo-pasażerski miał pojemność 1031 BRT. We flocie gdańskiej frachtowce miały średnio 891, a statki pasażerskie 217 BRT.

[12] Badania nad flotą norweską dowiodły, że w tym ujęciu proces dyfuzji nie jest opisywany przez krzywą logistyczną. O. G j ø l b e r g: *The Substitution of Steam for Sail in Norwegian Ocean Shipping, 1866—1914,* "Scandinavian Economic History Review", vol. 28, 1980, nr 2, s. 145—146.

Tabela 1. Średnia wielkość statków parowych powyżej 100 BRT i ich liczba

Port	Lata							
	1884		1894		1904		1914	
	liczba	BRT	liczba	BRT	liczba	BRT	liczba	BRT
Szczecin	51	529	78	587	84	886	115	1304
Gdańsk	19	651	32	641	28	781	24	723

Źródło: *Handbuch für die Deutsche Handels-Marine auf das Jahr...*, Berlin 1884, 1894, 1904, 1914.

Wzrost wielkości statków wynikał z ogólnego rozwoju handlu, żeglugi, budownictwa okrętowego, portów. Pogłębienie toru wodnego Szczecin—Świnoujście do 7 m nastąpiło do 1900 r. Poczynając od lat 80-tych pogłębiano wody portowe w Gdańsku do 7,5 m [13].

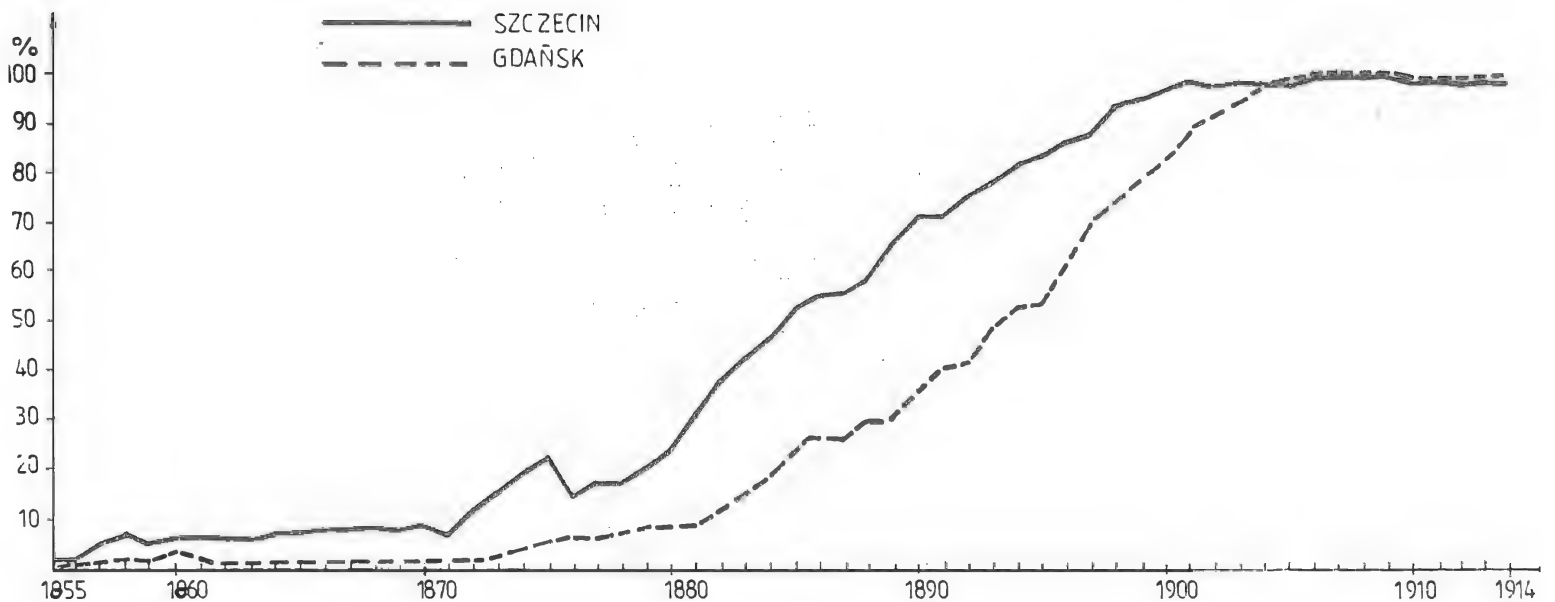
W 1883 r., a więc w okresiei szybkiego wzrostu floty parowej, znaczna część parowców szczecińskich (35%) powyżej 100 BRT nie miała więcej niż 5 lat. Statki w wieku do 10 lat stanowiły 16% jednostek. W tymże roku we flocie gdańskiej parowce do 5 lat stanowiły 68%. Flota gdańska sta-

Tabela 2. Flota parowa Szczecina i Gdańska w latach 1855—1914

Lata (stan w dniu 1.I.)	Szczecin			Gdańsk		
	liczba statków	pojemność		liczba statków	pojemność	
		NRT	BRT		NRT	BRT
1855	14	766,5	.	3	171	.
1860	14	2815,5	.	5	1222,5	.
1865	17	3001,5	.	2	456	.
1870	19	4008	.	3	879	.
1875	38	12294	.	7	2442	.
1880	41	10174	.	9	3454	.
1885	68	25630	.	25	10433	.
1890	77	28002	.	30	12267	.
1895	90	34647	.	37	15064	.
1900	93	33674	56644	36	14511	23741
1905	100	47436	79160	32	13296	22144
1910	102	57951	97875	33	12491	21048
1914	127	89160	149283	35	12406	21346

Źródło: OZ 1855, nr 13, 63; 1860, nr 12; 1865, nr 49; 1870, nr 78; *Statistik des Deutschen Reichs Statistik der Seeschiffahrt*, Bd. 18, 44, Neue Folge Bd. 17, 49, 81, 130, 167, 234; *Handbuch für die Deutsche Handelsmarine auf das Jahr 1914*, Berlin.

[13] H. Lesiński: *Rozwój portu na tle stosunków handlowych Szczecina od XIII do początku XX wieku*, [w:] *Port szczeciński. Dzieje i rozwój do 1970 r.*, red. B. Dziedziul, Warszawa—Poznań 1975, s. 46; E. Cieślak, Cz. Biernat: *Dzieje Gdańska*, Gdańsk 1969, s. 410—411.



Źródło: Obliczono na podstawie „Ostsee Zeitung" za rok 1873; *Statistik des Deutschen Reichs-Statistik der Seeschiffahrt 1873—1912*, Berlin; *Handbuch für die Deutsche Handels-Marine 1914*, Berlin.

Ryc. 1. Udział tonażu (NRT) parowców w tonażu całej floty Szczecina i Gdańska w latach 1855—1914

rzała się i w 1914 r. statki mające 10 do 15 lat stanowiły 21%, a mające 20 do 25 lat — 33,5%. Statki szczecińskie były wówczas stosunkowo nowoczesne i w grupach do 5 i do 10 lat było ich odpowiednio 14,5 i 13%. Liczną wszakże grupę, bo 19%, stanowiły statki 20- do 25-letnie.

Rozwój maszyn parowych zmierzał do zwiększenia ciśnienia pary i lepszego jej wykorzystania, to jest do zmniejszenia ilości węgla potrzebnego do wytworzenia jednostki mocy. Pierwsze maszyny były niskociśnieniowe, a następnie pojawiły się wysokociśnieniowe. Często stosowano dwie maszyny sprzężone — silnik bliźniaczy. Zasadnicza zmiana nastąpiła w latach 60-tych, gdy pojawiły się maszyny podwójnego rozprężania (*compound*). W latach 80-tych zastosowano maszyny potrójnego rozprężania [14]. Dzięki tym ulepszeniom mógł nastąpić wzrost mocy maszyn, pozwalający zwiększyć wielkość statków.

We flocie szczecińskiej w latach 1884 i 1894 dominowały maszyny bliźniacze (27, 32 statki) i maszyny compound (22, 36 statków). W 1894 r. spotykamy już pierwsze maszyny potrójnego rozprężania (4 statki). W 1904 r. było ich już 21, a zdecydowaną przewagę osiągnęły w 1914 r. — 68 statków. Podobnie było w Gdańsku, gdzie w latach 1884 i 1894 dominowały maszyny bliźniacze, a w 1914 r. maszyny potrójnego (17 statków) i podwójnego rozprężenia.

Rozwój techniczny parowców polegał także na zastosowaniu żelaza, a następnie stali zamiast drewna. Już w 1860 r. 3 spośród 5 parowców kołowych i 18 spośród 21 śrubowych było zbudowanych z żelaza. W 1866 r. we flocie pruskiej nie było już parowców drewnianych. Statki ze stali i żelaza pojawiły się w końcu lat 80-tych. W 1894 r. we flocie gdańskiej i szczecińskiej było odpowiednio 11 i 15 statków ze stali [15].

Istotne znaczenie dla rozwoju żeglugi parowej miało wprowadzenie śruby jako pędnika parowców. Już w końcu lat 50-tych parowce śrubowe stanowiły połowę tonażu parowców pruskich. W 1870 r. parowce napędzane kołami łopatkowymi stanowiły już tylko 4% tonażu [16].

Ze względu na tradycję i zawodność maszyn, co najmniej do lat 80-tych stosowano na parowcach ożaglowanie. Rejestr z 1884 r. podaje, że większość parowców miała ożaglowanie szkunerów i najczęściej dwa maszty. Podobnie było w Gdańsku, gdzie tylko dwa parowce miały ożaglowanie barków.

Prędkość parowców towarowych z końca lat 50-tych i początku 60-tych wynosiła 8—9 węzłów. Przy równoczesnym użyciu żagli mogła zwiększyć się o 1,5 węzła. Parowiec pocztowy, jak na przykład „Nagler", zbudowany w Anglii w 1853 r. osiągał prędkość do 14 węzłów [17]. Największe i zbu-

---

[14] R a d u n z: *op. cit.*, s. 140—153.

[15] OZ 1860, nr 11; 1866, nr 38; *Handbuch... 1894*, Berlin 1894.

[16] ©Z 1870, nr 78.

[17] ©Z 1853, nr 121; 1856, nr 66; 1858, nr 208; 1861, nr 291; 1865, nr 376.

dowane począwszy od lat 80-tych statki gdańskie miały prędkość 8—8,5 węzła. We flocie szczecińskiej na 30 statków połowa osiągała prędkość 9 węzłów, 3 statki 10 węzłów, a dwa statki pasażerskie 15 i 17 węzłów [18].

Budowa statków parowych w danym porcie sprzyjała rozwojowi floty parowej tego portu. Pierwszy statek parowy w Prusach zbudowano w Elblągu w 1847 roku. W Gdańsku pierwsze parowce śrubowe zostały zbudowane w 1855 roku w stoczni Klawittera. Parowce budowała także Stocznia Królewska w Gdańsku [19]. Budowa statków żelaznych została podjęta w Szczecinie już w początkach lat 40-tych. Właściwy rozwój budownictwa parowców zaczął się od założenia w 1851 r. stoczni Fruchtenichta i Brocka, przekształconej w 1857 r. w spółkę akcyjną „Vulcan". W 1856 r. stocznia ta rozpoczęła budowę 4 parowców śrubowych dla R. Chr. Gribla [20].

Cła na żelazo ograniczały możliwość importu materiałów i całych statków. Państwo udzielało niekiedy zezwoleń na bezcłowy przywóz parowców. Ustawa z 1885 roku o subwencjonowaniu żeglugi zachęcała armatorów do lokowania zamówień w stoczniach niemieckich [21].

Statki budowane w Gdańsku stanowiły w 1914 r. połowę z 35 statków parowych. Dalszych 10 było także zbudowanych w stoczniach niemieckich. Z 18 frachtowców 6 zbudowano w Gdańsku, 5 w stoczniach niemieckich, 5 w angielskich. Flota szczecińska składała się w 1914 roku z 61 statków zbudowanych w Szczecinie, 37 w innych stoczniach niemieckich, 33 w stoczniach angielskich.

Stocznie angielskie dostarczały armatorom w Europie, a więc i pruskim, znaczną część tonażu. Należy przypuszczać, że koszty produkcji i ceny statków w Wielkiej Brytanii miały wpływ na budownictwo okrętowe i ceny statków w innych krajach. Indeks kosztów budowy w stoczniach brytyjskich (1905 — 09=100) pokazuje, że po pewnych wahaniach, a więc spadku w połowie lat 50-tych (142), wzroście do połowy lat 60-tych (170), ponownym spadku i wzroście do 1874 r. (192) nastąpił systematyczny ich spadek do 1895 r. (79) i ponowny wzrost do 1914 r. (108). Brak niestety systematycznych danych o cenach statków [22]. Można wszakże przypuścić, że zmiany cen odpowiadały zmianom kosztów budowy. Istotne znaczenie miały tutaj także popyt i podaż.

W odniesieniu do statków parowych Szczecina i Gdańska powyższy

---

[18] *Übersicht der deutschen Handelsflotte am 1 April 1909*, „Nauticus—Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen", Jhg 1, 1909, (Berlin 1909), s. 568—582.

[19] Cz. Wojewódka: *Zwycięstwo kapitalistycznych form produkcji, rewolucja techniczna w budownictwie okrętowym*, [w:] *Historia budownictwa okrętowego na Wybrzeżu Gdańskim*, red. E. Cieślak, Gdańsk 1972, s. 240, 243, 250.

[20] E. Włodarczyk: *Wielki przemysł Szczecina w latach 1850—1914*, Warszawa—Poznań 1982, s. 31.

[21] Włodarczyk, *op. cit.*, s. 57.

[22] K. Maywald: *The Construction Costs and Value of British Merchant Fleet, 1850—1938*, „Scottish Journal of Political Economy", 1956, s. 45, 50, 55.

problem można przedstawić jedynie w przybliżeniu. Ceny parowców żelaznych zbudowanych w Elblągu wynosiły: „Borussia" (1855 r.) — 493 talary za łaszt, „Express" — 495 talarów. Zbudowany w Gdańsku parowiec „Oliva" w 1857 r. kosztował 459 talarów za łaszt. Parowce morskie należące do Neue Dampfer Compagnie miały według bilansów rocznych wartość: 1858 r. — 399, 1864 r. — 286, 1867 r. — 281,5 talara za łaszt. Neue Dampfer Compagnie została założona w 1856 r., a więc wartość statków w 1858 r. to wartość nowych statków [23]. Stocznie pruskie produkowały wówczas prawdopodobnie drożej niż angielskie, w których kupowano część parowców. Przyjąłem, że cena minimalna w drugiej połowie lat 50-tych wynosiła 400 talarów za łaszt, to jest 1200 marek za tonę rejestrową.

Przy obliczaniu średniej wartości floty przyjmowano dla żaglowców średnio 95—100 talarów za łaszt. Jedenaście żaglowców zbudowanych w Gdańsku w 1855 r. kosztowało przeciętnie 93,5 talara za łaszt [24]. Statki te, jak można przypuszczać, nie były jeszcze całkowicie wyposażone. Można przyjąć dla żaglowców jako minimalną wartość 100 talarów za łaszt dla drugiej połowy lat 50-tych. Według rozporządzenia o odszkodowaniu za statki utracone w czasie wojny 1870 r. oceniano wartość nowego żaglowca (do 250 łasztów) na 125 talarów za łaszt. Dla parowców nie podano średniej wartości, zalecając każdy przypadek traktować oddzielnie [25].

W wykazie spółek akcyjnych żeglugi parowej dla lat 1897/98 i 1906 podawana była wielkość kapitału akcyjnego, który odpowiadał wykazywanej zwykle w aktywach wartości statków. Według danych z powyższych źródeł dwa nowe parowce szczecińskie miały wartość 334 i 378 marek za tonę. Inne, zbudowane w latach 1880—1884 miały wartość od 172 do 394 mk/BRT. Statek zbudowany w 1894 r. miał wartość 364 mk, a zbudowany w 1899 r. 404 mk/BRT [26]. Komisja Reichstagu ustaliła przeciętną wartość BRT parowców w 1897 na 175 mk i w 1898 r. 220 mk [27].

Własność statków żaglowych dzielona była zwykle na części (party). Sprzedaż i kupno partów, w przeciwieństwie do akcji, wymagała przewlekłej procedury. Sprzedaż wiązała się zwykle ze znaczną stratą [28]. Pomimo wszystko system ten wykazał znaczną żywotność i spółkom partowym należy przypisać istotne znaczenie w rozwoju morskiej żeglugi paro-

---

[23] A. Grunau: *Ignatz Grunau, George Grunau 1795—1890. Ein Beitrag zur Geschichte Elbings im neunzehnten Jahrhundert,* Elbing 1937, s. 236, 239; OZ 1861, nr 291, 385; 1858, nr 153; 1864, nr 142; 1867, nr 137.

[24] WAP Gdańsk, *Korporacja Kupiecka Gdańska,* nr 362/92.

[25] OZ 1871, nr 293.

[26] *Die deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaften... 1897/98,* Jhg II, Leipzig 1899; *Jahrbuch der Reedereien und Schiffswerften für 1906,* Hamburg.

[27] E. Fitger: *Die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschiffahrt von der Mitte des 19 Jahrhunderts bis auf die Gegenwart,* Leipzig 1902 (Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Bd 103), s. 87.

[28] Fitger, *op. cit.,* s. 99.

wej w latach 50-tych. W 1858 r. we flocie R. Chr. Gribla było 6 parowców — 911 łasztów, a firma Proschwitzky und Hofrichter miała 3 parowce — 271 łasztów. Flota Neue Dampfer Compagnie miała wówczas 3 parowce — 446 łasztów [29]. W spółkach partowych własność parowców podzielona była między współarmatorów. Jeden z parowców miał co najmniej sześciu współwłaścicieli. Własność dwóch parowców Gribla podzielona była na 138 części. Inny jeszcze parowiec podzielony był na 120 części [30].

Bardziej nowoczesną formą finansowania były spółki akcyjne. Miały one istotne, choć nie decydujące znaczenie dla rozwoju floty Szczecina i Gdańska. W 1856 r. powstała w Szczecinie wspominana już Neue Dampfer Compagnie, a w Gdańsku Danziger Rhederei AG. Towarzystwa te eksploatowały wyłącznie parowce. Towarzystwo gdańskie przetrwało tylko do roku 1861 [31]. Neue Dampfer Compagnie do 1864 r. eksploatowało oprócz parowców morskich także rzeczne i z biegiem czasu stało się jednym z najznaczniejszych armatorów w Prusach. Jego akcje były notowane na giełdzie berlińskiej, a flota liczyła w 1914 r. 22 statki o łącznej pojemności 25 271 BRT.

Nowe spółki akcyjne powstawały w początkach lat 70-tych. W 1871 r. powstał Baltischer Lloyd z kapitałem 1350 tys. talarów, którego statki przewoziły emigrantów ze Szczecina do Ameryki. Towarzystwo to upadło w poł. lat 70-tych. Podobny los spotkał towarzystwo Stettiner Lloyd, które istniało w latach 1880—1886. Nie powiodła się więc próba rozwinięcia żeglugi atlantyckiej na wzór Hamburga [32]. Celem spółki Danziger Schiffahrts AG powstałej w 1870 r. była eksploatacja statków morskich i rzecznych. Kapitał akcyjny wynosił 525 tys. talarów. Armatorem korespondencyjnym była firma Alex Gibsone, która przekazała w.w. Towarzystwu swoje udziały w statkach żaglowych. W 1884 r. Towarzystwo eksploatowało 17 statków, w tym 4 duże parowce o pojemności 2283 NRT [33].

W okresie szybkiego rozwoju tonażu, w latach 80-tych, oprócz dużych spółek istniały również takie, których własnością były jeden lub kilka parowców, a których eksploatacją zajmował się jeden armator. Przykładem może być spółka komandytowa dla parowca „Lina", w której akcjonariuszem odpowiedzialnym był Th. Gribel. Był on także akcjonariuszem i zajmował się eksploatacją statków innych jeszcze spółek akcyjnych [34].

---

[29] *Adress und Geschäfts-Handbuch für Stettin, 1858*, Stettin, s. 49.

[30] OZ 1863, nr 231; 1865, nr 434.

[31] *Preussische Gesetz-Sammlung 1856*, nr 6, s. 100; OZ 1861 nr 226, 385; 1865, nr 141.

[32] J. Stanielewicz: *Walka konkurencyjna Szczecina z Hamburgiem i Bremą na tle przewozu emigrantów w XIX w.*, „Przegląd Zachodniopomorski", 1973, nr 2, s. 75.

[33] WAP Gdańsk, Rejencja Gdańska nr I/9/504, k. 18.

[34] *Die deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaften...*, s. 47, 49, 50.

Partowy system własności odgrywał nadal znaczną rolę w Gdańsku. Flota Th. Rhodenackera liczyła w 1894 r. 9 statków, których pojemność stanowiła 36% pojemności całej floty parowej Gdańska. Własność każdego ze statków dzielona była na 64 części. Większość statków miała trzech udziałowców, a przy tym jeden z udziałów był większy od dwóch pozostałych. W 1895 r. nastąpiło przekształcenie w spółkę akcyjną Danziger Rhederei AG, która przejęła party w 8 parowcach zarządzanych zresztą nadal przez firmę Th. Rhodenacker [35].

Znaczna część statków była zarządzana i po części była własnością firm handlowych zajmujących się także spedycją. Firma handlowa W. Kunstmann miała pierwotnie siedzibę w Świnoujściu, a w 1899 r. została przeniesiona do Szczecina [36]. Była to spółka handlowa dysponująca jako armator w 1914 r. 17 statkami o łącznej pojemności 34 577 BRT. Był to więc największy armator w Szczecinie. Poza tym powstawały, głównie w Szczecinie, floty przedsiębiorstw przemysłowych.

W porównaniu z innymi spółkami akcyjnymi spółki żeglugi parowej wypłacały stosunkowo niskie dywidendy. W latach 1863—1877 Neue Dampfer Compagnie wypłacała przeciętnie 6,6%. Szczecińska stocznia „Vulcan" — 7,8%, kolej Berlin—Szczecin — 9%. W 1890 r. przedsiębiorstwa żeglugowe w Gdańsku nie wypłaciły dywidend, a szczecińskie wypłaciły przeciętnie 2%. Przeciętne dywidendy wynosiły wówczas w Gdańsku 2,9%, a w Szczecinie 9,3% [37].

Utrzymaniu się floty żaglowej sprzyjało utrzymywanie się przewagi importu nad eksportem, co ograniczało opłacalność eksploatacji parowców. Sprzyjała temu także dominacja ładunków masowych, a dotyczy to szczególnie Gdańska, skąd eksportowano znaczne ilości drewna. Eksploatacja żaglowców była zyskowna dopóty, dopóki zapewniały one szybszy zwrot nakładów niż parowce. Nie jest rzeczą przypadku, że szybki rozwój floty parowej nastąpił w latach 80-tych, gdy — jak można przypuszczać — spadły ceny statków i nastąpiło ulepszenie ich napędu.

Rozwój floty parowej odbywał się w okresie bezwzględnego spadku tonażu całej floty. Sprzedaż żaglowców nie zapewniała bowiem odpowiednich środków na modernizację floty. Konkurencja armatorów obcych, także północnoniemieckich, szczególnie po 1895 r. znacznie ograniczała zysk gdańskich i szczecińskich towarzystw żeglugi parowej. Istniały już wówczas lepsze niż żegluga możliwości inwestowania.

---

[35] WAP Gdańsk, Bibliotheca Archivi, nr 300 R, F 22; *Die deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaften...*, s. 11.

[36] *Stettin als Handels und Industrieplatz*, Stettin 1906. s. 169.

[37] ⊙Z 1878, nr 163; Włodarczyk, *Rozwój...*, s. 208.

ANDRZEJ MIELCAREK

THE DEVELOPMENT OF STEAM MARINE IN SZCZECIN AND GDAŃSK UNTIL 1914

Summary

The development of steamers' tonnage can be divided into three distinct periods: 1) until the end of the seventies, 2) till mid nineties, 3) until 1914. During the first period, the increase was relatively slow. The second period was distinguished by the rapid growth of tonnage in Gdańsk and Szczecin and also by the decline of sailing fleet. During the third period, the drop in tonnage of Gdańsk fleet took place and also, quicker than till then, increase of Szczecin fleet.

The development of steam fleet was limited by the structure of trade in which bulk cargoes dominated and import overbalanced export. This development was also hampered by steamers' competition, first English ones and then those from north-German ports. The existence of obsolete part-ownerships parallel with firms operating on the principle of joint stock companies also hampered the development of steam fleet. Low dividends paid by shipping firms, with the existence of other possibilities of capital expenditure, were not encouraging to invest in capital expenditure.

АНДЖЭЙ МЕЛЬЦАРЭК

РАЗВИТИЕ МОРСКОГО ПАРОВОГО ФЛОТА ЩЕЦИНА И ГДАНЬСКА ДО 1914 Г.

Резюме

Развитие тоннажа пароходов можно разделить на три чётких периода: 1) до конца семьдесятых годов, 2) до половины девяностых годов, 3) до 1914 года.

В первом периоде рост тоннажа был относительно медленным. Второй период характеризовался быстрым приростом тоннажа в Гданьске и Щецине и исчезновением парусного флота. В третьем периоде произошло понижение тоннажа гданьского флота, и быстрее, чем до сих пор, наступил рост щецинского флота.

Развитие парового флота было ограничено структурой торговли, в которой доминировали массовые перегрузки, а импорт преобладал над экспортом. Его задерживала конкуренция пароходов, сначала английских, а потом из северо-немецких портов, а также существование устаревших партовых компаний, наряду с предприятиями, действующими по принципу акционерных обществ. Инвестированию не способствовали низкие девиденды, выплачиваемые судоходными предприятиями, хотя существовали другие возможности вкладывания капитала.

Praca przyjęta przez Redakcję 14 XII 1987.

SZCZECIŃSKIE ROCZNIKI NAUKOWE — ANNALES SCIENTIARUM STETINENSES
1989 t. IV, z. 1, s. 61—81

HUBERT BRONK

DOŚWIADCZENIA HISTORYCZNE W ROZWOJU PASAŻERSKIEGO TRANSPORTU DROGOWEGO

Instytut Ekonomiki Transportu Uniwersytetu Szczecińskiego,
ul. Mickiewicza 66, 71-101 Szczecin

S t r e s z c z e n i e. Dynamiczny rozwój rolnictwa, przemysłu i urbanizacji w XIX wieku stwarzają zwiększone zapotrzebowanie na usługi transportowe. Tym potrzebom muszą sprostać krajowe systemy transportowe. W rozwoju transportu drogowego XIX i XX wieku wyróżnić można cztery długookresowe cykle koniunkturalne (według Kondratiewa): 1) wozu konnego i dyliżansu (1800—1850), 2) powstania automobilu (1850—1900), 3) transportu drogowego w wielogałęziowej sieci transportowej (1900—1950), 4) transportu samochodowego w wielogałęziowym systemie transportowym (1950—2000).

Rozwój transportu w każdym z cykli koniunkturalnych przybiera postać krzywej gasnącej, charakteryzującej się do połowy cyklu intensywnym rozwojem, następnie przełamaniem dynamiki wzrostu, który znamionuje punkt przegięcia (kryzysy w latach 1825, 1873, 1929 i 1973) oraz dalszy powolny wzrost i stagnacja lub regres w drugiej części cyklu koniunkturalnego.

S ł o w a k l u c z o w e: przewóz — transport — pasażerski—drogowy.

1. OKRES I — WOZU KONNEGO I DYLIŻANSU (1800—1850)

ROZWÓJ W EUROPIE

Obydwie fazy pierwszego okresu rozwoju transportu drogowego, przypadające na pierwszą połowę XIX wieku (1800—1850), można nazwać okresem wozu konnego i dyliżansu. Był to czas charakteryzujący się bardzo dynamicznym przekształceniem dotychczasowych prymitywnych i prostych dróg do przejmowania zwiększonych przewozów zarówno od strony ilościowej, jak i jakościowej. Wzrastające potrzeby przewozowe, będące skutkiem rewolucji przemysłowej, były w tym okresie zaspokajane przez niezmechanizowany transport lądowy i wodny. W okresie integracji gospodarczej rynków narodowych (krajowych) oraz międzynarodowych przed-

siębiorcy w poszczególnych uprzemysławiających się krajach wysuwają pod adresem transportu coraz większe wymagania w zakresie ilościowego przemieszczania masy ładunków oraz stawiają postulaty jakościowe, odnoszące się do terminowości, punktualności, niezawodności i bezpieczeństwa przewozów.

W ówczesnej Europie warunki takie spełniała Francja. W czasach napoleońskich za rozbudową sieci dróg przemawiała dążność do wiązania stolicy Francji, Paryża, z głównymi miastami prowincjonalnymi. Podporządkowanie systemu transportowego celom politycznym (militarny podbój krajów Europy) i ekonomicznym (dogodności transportowe prowadzą do intensywnej wymiany towarowej) prowadziło do nadania usługom transportowym charakteru służby publicznej i do wyodrębnienia jej w gałąź centralnej administracji państwowej.

Pierwszym przejawem zainteresowania transportem drogowym w Anglii było promulgowanie w 1555 r. ustawy o drogach publicznych (Highways Act), gdyż „drogi stały się wielce uciążliwe dla podróżnych oraz niebezpieczne dla pasażerów i pojazdów" [1].

W fazie intensywnego wzrostu transportu drogowego w Anglii występuje proces rozwoju i koncentracji przedsiębiorstw do przewozów pasażerskich. Największy przedsiębiorca londyński miał 3000 powozów, obsługiwanych przez 150 000 koni i zatrudniał 30 000 woźniców, strażników, hotelarzy. W ciągu doby z Londynu na trasy wyruszało 27 pojazdów konnych. Były to głównie karoce na wysokich kołach zaprzęgane w 5 koni, zabierające po 18 osób, rozmieszczonych w trzech kategoriach gwarantujących wygody za odpowiednio różne opłaty. Karoce te rozwijały prędkość do 16 km/h, a co 20—30 km dokonywano zmian koni [2].

W Rzeszy Niemieckiej, rozdrobnionej na dziesiątki państw i państewek, ulepszanie dróg opierało się na lokalnych poczynaniach o rozmaitym pokroju. W Prusach przykładowo hołdowano zasadzie celowego utrzymania w złym stanie dróg w obszarach przygranicznych państwa, co miało stanowić swoistą protekcję produkcji rodzimej. Toteż Napoleon I mawiał o swej kampanii pruskiej, że stan dróg niemieckich był największym nieprzyjacielem, jakiego miał do pokonania [3].

Rzesza Niemiecka w czasach nowożytnych była pomostem dla tranzytu pomiędzy Niderlandami i Włochami w relacji Północ—Południe oraz na osi wiążącej Europę Wschodnią z Zachodnią, czyli Rosję z Francją.

Duże znaczenie w regularnej komunikacji pasażerskiej odgrywały przewozy pojazdami pocztowymi, zainicjowane z początkiem XIX wieku przez pocztę „Thurn und Taxis" i poczty poszczególnych krajów niemiec-

---

[1] A. Wielopolski: *Zarys gospodarczych dziejów transportu.* WKiŁ, Warszawa 1975, s. 147—148.

[2] A. Wielopolski: *op. cit.*, s. 204.

[3] A. Wielopolski: *op. cit.*, s. 149.

kich [4]. W 1827 roku działało 114, a w roku 1837 już 182 linii pospiesznych przewozów pocztowych. Osiągana prędkość jazdy nie przekraczała jednak 10 km/h, a ich częstotliwość była mała — 2 połączenia w tygodniu. O parametrach technicznych podróży pospiesznymi pojazdami pocztowymi w Rzeszy Niemieckiej informują dane zawarte w tabeli 1.

Tabela 1. Kursy pospiesznymi pojazdami pocztowymi w Rzeszy Niemieckiej w latach 1821—1837

Trasy	Odległość (km)	Czas podróży (godziny, minuty)	Przeciętna prędkość (km/h)	Liczba połączeń w tygodniu
Frankfurt n. Menem—Baryka	341	44^{00}	7,7	2
Frankfurt n. Menem—Stuttgart	202	26^{20}	7,6	2
Stuttgart—Monachium	240	33^{15}	7,2	2
Frankfurt n.Menem—Monachium	442	74^{20}	6,0	2
Frankfurt n. Menem—Lipsk	386	46^{25}	8,3	2(latem 3)
Frankfurt n. Menem—Kassel	200	23^{05}	8,6	3

Źródło: *Einbaum-Dampflok-Duessenklipper*, Urania Verlag, Leipzig-Jena-Berlin, 1974, s. 103.

Podróże pomiędzy krajami czy stolicami państw europejskich były nader skomplikowane. Aby w 1841 roku dostać się z Berlina do Paryża należało do Halle skorzystać z kolei, następnie do Frankfurtu n. Menem z konnych powozów pocztowych, a dalej do Paryża z francuskiej poczty.

Możliwość podróżowania, zwłaszcza na dalekie odległości, była w pierwszej połowie XIX wieku bardzo ograniczona, gdyż na przeszkodzie stały z jednej strony niewielka podaż potencjału przewozowego, z drugiej zaś bardzo wysokie ceny za przewóz, co umożliwiało podejmowanie przewozów jedynie przez warstwy ludzi bardzo majętnych.

Taryfa pasażerska była wówczas wszędzie bardzo wysoka. W 1840 roku przejazd z Paryża do Bordeaux kosztował 74 franki w złocie, do Lyonu — 50 franków. Cena przejazdu z Warszawy do Krakowa w jedną stronę była równa 61 złotym.

W Rosji carskiej transport drogowy nie był w pierwszej połowie XIX wieku w ogóle rozwijany. W przewozach na dużych odległościach wykorzystywano w okresie lata szlaki wodne, natomiast w okresie zimowym korzystano z pokrywy śnieżnej, która saniami umożliwiała przewozy pomiędzy miastami.

ROZWÓJ DYLIŻANSU NA ZIEMIACH POLSKICH

W XIX wieku Polska nie posiadała państwowości. Jej obszar podzielony był między trzech zaborców. Rozwój transportu drogowego w każdym z zaborów warunkowała polityka gospodarcza państwa zaborczego.

[4] L. Zimowski: *Geneza i rozwój komunikacji pocztowej na ziemiach polskich*, Warszawa 1972.

Podobnie jak w całej Europie lat 1800—1850, na ziemiach polskich dominującą rolę odgrywał transport konny. Podstawowym środkiem przewozowym w zakresie przewozów pasażerskich był dyliżans. Przewozy nim wykonywane po drogach pozbawionych utwardzonej nawierzchni były szczególnie uciążliwe w okresach wiosny i jesieni, kiedy warunki atmosferyczne praktycznie uniemożliwiały ich wykorzystywanie.

Budowę dróg o nawierzchni utwardzonej rozpoczęto w latach dwudziestych XIX wieku. Ich budowę i rozbudowę podjęto wykorzystując dawne szlaki handlowe, ukształtowane w minionych wiekach. Przeważnie kładziono nawierzchnię tłuczniową (70%), wystarczającą dla ruchu lekkich i powolnych wozów konnych [5].

Pomiędzy zaborami podróżowało się wówczas bardzo trudno i długo. Transport pasażerski i pocztowy obsługiwało w Polsce przedsiębiorstwo koncesjonowane, zorganizowane przez warszawskiego bankiera P. Steinkellera. Trasę między Warszawą a Krakowem (304 km) pokonywały dyliżanse [6] w ciągu 22 1/4 godziny, a zatem z prędkością podróżną (wraz z postojami) równą 13,66 km/h.

2. OKRES II — POWSTANIA AUTOMOBILU (1850—1900)

W drugim okresie rozwoju transportu drogowego wyodrębnić można dwie fazy rozwojowe, które dzieli jeden z najgłębszych i najbardziej znanych kryzysów — 1873 roku. W fazie dynamicznego wzrostu przypadającego na lata 1850—1873 jego siłą napędową była łączna produkcja przemysłowa Stanów Zjednoczonych, Wielkiej Brytanii, Francji i Niemiec. Wielkość ta mierzona wartością dodaną stanowiła w 1913 roku 72% światowej produkcji przemysłowej, a dynamika wzrostu w stosunku rocznym wynosiła dla Francji 1,8%, dla Zjednoczonego Królestwa 2,2%, dla Niemiec 3,9% i dla Stanów Zjednoczonych 4,9% [7].

WYNALAZKI I INNOWACJE

W technice budowania dróg na czoło wysuwa się Anglia dzięki pracom wybitnych inżynierów budowy dróg i mostów. John Metcalf zasłynął z konstrukcji nawierzchni dróg z drobnych kamieni i nowoczesnego trasowania dróg. Thomas Telford, budowniczy licznych kanałów i mostów, jako pierwszy wprowadził zasadę nachylania dróg przy pokonywaniu po-

---

[5] E. Brzosko: *Rozwój transportu w Polsce w latach 1918—1939*, Szczecin 1982, s. 38.

[6] A. Wielopolski: *op. cit.*, s. 204.

[7] W. A. Lewis: *Wzrost i wahania cykliczne 1870—1913*, PWN, Warszawa 1986, s. 19—20.

chyłości i zakrętów. John Macadam zastosował metodę polegającą na ugniataniu nawierzchni z tłucznia na wielowarstwowym elastycznym podkładzie. Tak zwane drogi Macadama przyjęte zostały jako wzorcowe w budownictwie dróg w całej Europie.

Dowodem dynamicznego wzrostu dróg publicznych w Anglii jest ich długość, która wzrosła z 6084 mil w 1850 roku do 14 510 mil w 1875 roku, czyli 2,4 raza. Tak gwałtowny wzrost długości dróg publicznych o utwardzonej nawierzchni staje się wydarzeniem nie spotykanym już w dziejach transportu. Z kolei przewozy pasażerskie w Anglii w latach 1850—1875

Tabela 2. Drogi oraz przewozy pasażerów w Anglii w latach 1850—1875

Lata	Drogi publiczne (w milach)	Przewozy pasażerów (mln)
1850	6 084	67,4
1855	7 293	111,4
1860	9 069	153,5
1865	11 451	238,7
1870	13 562	322,2
1875	14 510	490,1

Źródło: B.R. Mitchell, P. Deane, *Abstract of British Historical Statistics* Cambridge 1962, s. 225—226.

Tabela 3. Drogi oraz przewozy pasażerów w Anglii w latach 1875—1900

Lata	Drogi publiczne (w milach)	Przewozy pasażerów (mln)
1875	14 510	490,1
1880	15 563	596,6
1885	16 594	678,1
1890	17 281	796,3
1895	18 001	903,5
1900	18 680	1114,6

Źródło: B.R. Mitchell, P. Deane, *Abstract of British Historical Statistics*, Cambridge 1962, s. 226.

wzrosły ponad 7-krotnie (tabela 2). Charakterystyczna jest dynamika tych przemian. Po kryzycie 1873 r. obserwuje się nadal wzrost długości dróg publicznych, ale w fazie stagnacji w latach 1875—1900 nie przekracza on wielkości 30% (tabela 3). Podobny proces przemian obserwuje się w przewozach pasażerów w Anglii w latach 1875—1900. W fazie stagnacji wzrost przewozów pasażerów w 1900 roku jest nieco ponad 2-krotnie większy od przewozów w 1875 roku (tabela 3).

Szerokość nowo budowanych dróg w Europie zachodniej w drugiej połowie XIX wieku wynosiła od 8,7 do 15,2 m. Z całkowitej szerokości zwykle $^1/_3$ stanowiła tak zwana droga letnia zniwelowana, nieutwardzona,

służąca dla pieszych i przepędu bydła. Zwyczajowo pobocza dróg obsadzane były drzewami, które w późniejszym okresie wycinano, ponieważ drogi okazywały się zbyt wąskie dla środków transportu zmechanizowanego.

Drugi okres rozwoju transportu drogowego charakteryzuje w jego pierwszej fazie dalszy wzrost, dzięki wprowadzeniu innowacji dotyczących budowy dróg i mostów, a także modernizacji wozów konnych i dyliżansów. Jednakże rewolucja w transporcie drogowym dokonana zostanie dzięki wynalazkom, zwłaszcza w ostatnim ćwierćwieczu XIX wieku. Zapoczątkuje ją wynalazek automobilu — modelu pojazdu z silnikiem spalinowym, który prowadził do przekształcenia dotychczasowego rodzaju napędu stosowanego w transporcie drogowym na nowy, zmechanizowany rodzaj trakcji.

W roku 1784 Watt skonstruował użytkową maszynę parową. Trevithick i Vivian oraz Mudrock wykorzystali ją przy budowie „lokomotywy drogowej". W Anglii w pierwszej połowie XIX wieku zaczęto budować i stosować pojazdy parowe, których ciężar wynosił zwykle kilka ton i służyły do przewozu wielu pasażerów. W 1832 roku utrzymywana była regularna komunikacja między Londynem i Birmingham, wykorzystująca parowy omnibus, przewożący 11 pasażerów z przeciętną prędkością 18 km/h.

Zarówno w Europie, jak i USA, przystąpiono do seryjnej produkcji automobilów, która przysparzała ich fabrykantom niebywałych korzyści. W Europie pierwszą firmą produkującą seryjne automobile była Siciete Renault Feres [8]; jej działalność datuje się od 1899 roku. Natomiast w USA niepodzielnym królem samochodów stał się H. Ford; w ciągu 10 lat wyprodukował 15 mln samochodów zw. „Model T".

Przemysł automobilowy sprawił, że wzrastające ilości wyprodukowa-

Tabela 4. Samochody francuskie sprzedawane przed 1900 rokiem

Marki (firmy)	Moc (KM)	Liczba biegów	Termin dostawy (w miesiącach)	Cena (franki fr.)
Bolide	40	3	3	30 000
Delahaye	4	2	6	5 250
De Dion-Bouton	3,5	2	8	4 300
Mors	10	4	12	15 300
Panhard Levassor	16	4	15	30 000
Peugeot	3	3	5—6	4 800
	5	4	5—6	7 700
	12	4	5—6	15 000
	20	4	5—6	25 000

Źródło: Rychter W., *Dzieje samochodów*, s. 131 (zmieniona tab. II).

[8] Cyt. za W. Rychter: *Dzieje samochodów*, WKiŁ, Warszawa 1979, s. 105.

nych pojazdów rozprowadzane przez rozwijającą się sieć domów handlowych. Charakterystyczne informacje dotyczące francuskich samochodów reklamowanych przez domy handlowe zawiera tabela 4.

Koniec XIX wieku zaznaczył się wielkim rozwojem automobilizmu, który na przełomie wieków XIX i XX ugruntował się ostatecznie jako światowy i powszechny czynnik zarówno społeczny, jak i gospodarczy, wywierający z biegiem lat coraz to większe znaczenie w rozwoju cywilizacji.

Już w tym czasie zasłużony pionier automobilizmu inżynier Karol Weinffenbach wypowiedział słynną opinię: „Zobaczycie, że za lat pięćdziesiąt ulice Paryża nie pomieszczą samochodów" [9].

3. OKRES III — TRANSPORTU DROGOWEGO W WIELOGAŁĘZIOWEJ SIECI TRANSPORTOWEJ (1900—1950)

Ten okres rozwoju określany jest w literaturze jako epoka intensyfikacji rozwoju, przejawiająca się uprzemysławianiem różnych obszarów wytwórczości, uprzednio zacofanych [10]. Okres ten przedziela zapoczątkowany w 1929 roku kryzys strukturalny, ogarniający cały ówczesny świat. Charakterystycznym zdarzeniem zarówno dla fazy wzrostu, jak i fazy stagnacji są wojny światowe, których początek przypada na 14 rok trwania każdej z tych faz, a czas ich trwania wynosił: I wojna światowa — 4 lata (1914—1918), II wojna światowa — 6 lat (1939—1945). Zdarzenia te zaważyły na kierunkach rozwojowych motoryzacji, przyczyniając się do dysproporcji w rozwoju jej poszczególnych elementów.

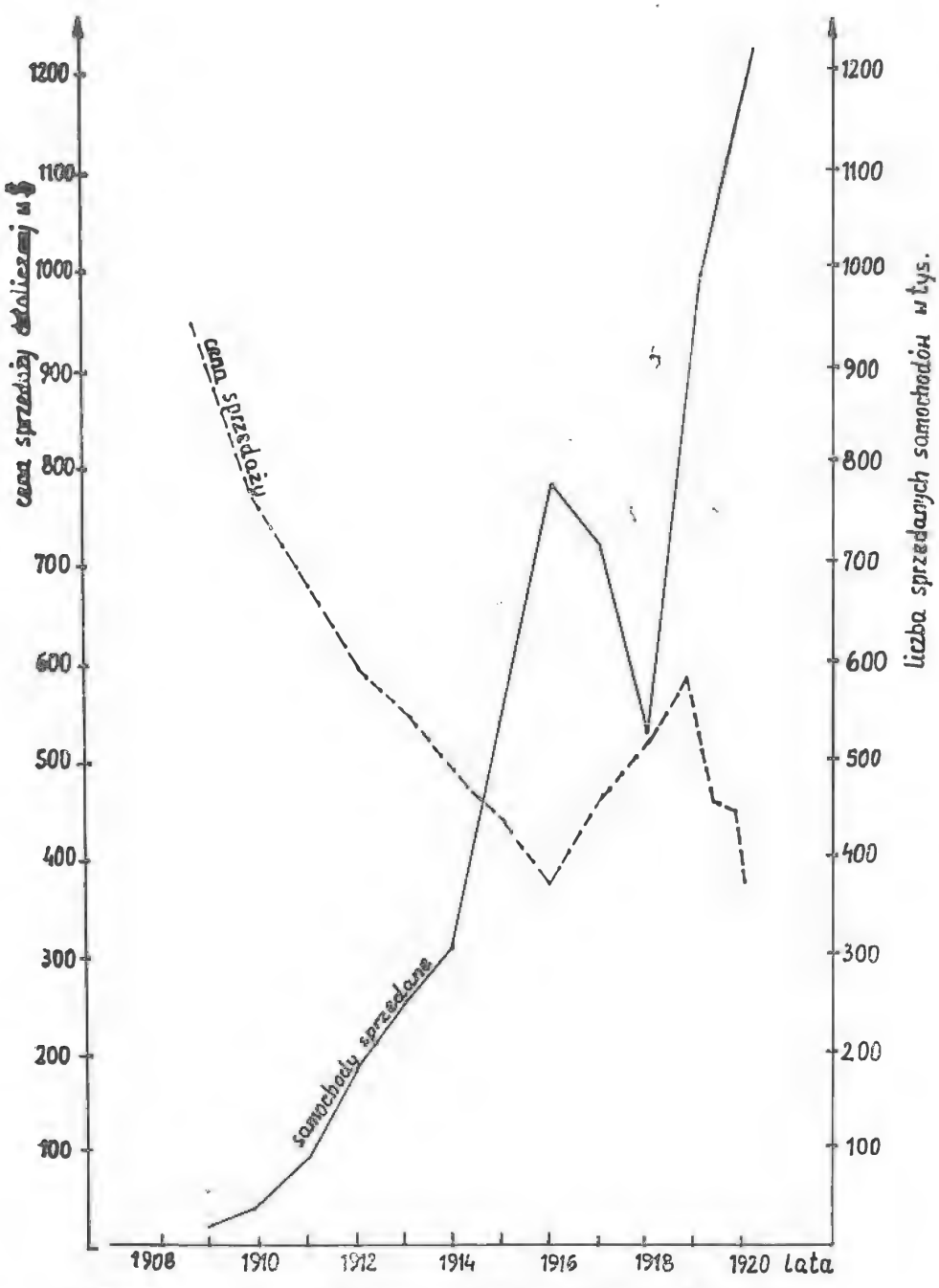
W początkach XX wieku w sposób żywiołowy wzrasta ilość produkowanych samochodów. Powstają nowe gałęzie działalności gospodarczej wynikające z rozwoju automobilów. Obok przemysłu wytwórczego pojazdów samochodowych jako towarzyszące gałęzie rozwijają się handel i rzemiosło. Handel zajmuje się sprzedażą samochodów, części zamiennych, paliwa, natomiast rzemiosło obejmuje wszelkiego rodzaju zabiegi profilaktyczne i naprawcze pojazdów. Całą dziedzinę zabiegów organizacyjnych i gospodarczych wokół pojazdów samochodowych, a więc przemysł, handel, rzemiosło określić można mianem motoryzacji.

ROZWÓJ MOTORYZACJI ŚWIATOWEJ

W początkowej fazie wzrostu motoryzacji w XX wieku, kiedy samochody produkowane są jednostkowo lub w małych seriach, ich ceny były bardzo wysokie, a nabywcami przeważnie ludzie bogaci. Pomimo wzrastającej liczby samochodów osobowych, do I wojny światowej samochód pozostawał środkiem luksusowym. Średnia cena zakupu samochodu osobowe-

[9] Rychter: *op. cit.*, s. 14.

[10] A. Piskozub: *Gospodarowanie w transporcie*, WKiŁ, Warszawa 1982, s. 153.



RYC.1 WPŁYW CEN NA LICZBĘ SPRZEDANYCH SAMOCHODÓW FORD T

go kształtowała się na poziomie 10 tysięcy marek, a roczne koszty eksploatacyjne przy przebiegu 20 tysięcy km wynosiły około 9000 marek. Kto takie wydatki potrafił wówczas udźwignąć, musiał dysponować kwotą co najmniej 35—40 tysięcy marek rocznych dochodów. Dla porównania przeciętne roczne wynagrodzenie robotnika przemysłowego w latach 1909——1914 wynosiło 1456 marek, a minimum egzystencji rodziny z trojgiem dzieci równe było 1617 marek [11].

Najbardziej znanym samochodem w fazie wzrostu motoryzacji był produkowany w latach 1908—1927 Ford Model T. Produkcja tego samochodu osobowego przysporzyła firmie Ford Motor Company 25 mln dolarów zysku. Rozwój koncernu był tak wspaniały, że dywidendy wzrastały z 15% do 500% za jedną akcję, a wynagrodzenie robotników wzrosło z 2,34 dolara za 9-godzinny dzień pracy przed rokiem 1914 do 5 dolarów za 8-godzinny dzień pracy po 1914 roku [12]. W 1921 roku sprzedaż tego samochodu przekroczyła 1 mln pojazdów, co stanowiło 60% wszystkich samochodów zakupionych w USA. Wraz ze wzrostem wielkości produkcji Modelu T cena sprzedażna samochodu systematycznie malała (ryc. 1), poza okresem I wojny światowej, kiedy to zmniejszona sprzedaż pociągnęła za sobą wzrost ceny samochodu.

Tabela 5. Liczba pojazdów w Wielkiej Brytanii w latach 1905—1925 (w tysiącach)

Lata	Samochody osobowe	Motocykle	Autobusy taksówki
1905	16	.	7
1910	53	36	24
1915	139	138	44
1920	187	288	75
1925	580	572	99

Źródło: B.R. Mitchell, P. Deane, *Abstract of British Historical Statistics*, Cambridge 1962, s. 230.

Tabela 6. Drogi oraz przewozy pasażerów i ładunków w Anglii w latach 1900—1925

Lata	Drogi publiczne (w milach)	Przewozy pasażerów (mln)
1900	18 680	1114,6
1905	19 535	1170,0
1910	19 986	1276,0
1915	.	.
1929	20 312	1579,0
1925	20 400	1232,6

Źródło: B.R. Mitchell, P. Deane, *Abstract of British Historical Statistics*, Cambridge 1962, s. 226—227.

[11] E. Rhebein: *Einbaum-Dampflok-Duesenklipper*, Urania Verlag, Leipzig——Jena—Berlin 1974, s. 213.

[12] W. Rychter: *op. cit.*, s. 225—226.

Rozwój motoryzacji w Anglii był poważnie opóźniony w stosunku do reszty Europy, bowiem hamował go niesławny Red Flag Act z roku 1865. Dopiero po 1910 roku następuje przyspieszenie tempa wzrostu liczby samochodów osobowych (tabela 5). W piętnastoleciu 1910—1925 ilość samochodów osobowych wzrasta 11-krotnie.

Wielka Brytania może szczycić się budową dróg makadamowych, asfaltowych i betonowych. Wzrasta w tym czasie systematycznie długość dróg publicznych o powierzchni utwardzonej, stanowiącej mieszaninę tłucznia z masą bitumiczną.

Rozwój przemysłu przyczyniał się do wzrostu przewozu pasażerów. Okres I wojny światowej (tabela 6) zaznaczył się wyraźnym zahamowaniem przewozów.

Tabela 7. Prędkość samochodów na wyścigach na torze w Indianapolis

Lata	Kierowca	Prędkość (km/h)
1911	Harroun	120,037
1915	De Palma	144,579
1920	Chevrolet	142,423
1925	De Paolo	162,748
1930	Arnold	161,718
1935	Petillo	170,972
1940	Shaw	185,133
1946	Robson	184,880
1950	Parsons	199,566

Źródło: W. Rychter, *Dzieje samochodu*, WKiŁ, Warszawa 1979, s. 240.

Wyrazem olbrzymiego postępu technicznego znajdującego odbicie we wzroście jakościowym konstruowanych pojazdów samochodowych są rekordy prędkości uzyskiwane przez samochody na wyścigach (tabela 7).

ROZWÓJ MOTORYZACJI W POLSCE

Po odzyskaniu niepodległości w 1918 roku rząd polski i samorządy objęły w administrację około 44 tysiące km dróg bitych i około 120 tysięcy km dróg gruntowych [13]. Drogi o nawierzchni utwardzonej były rozłożone nierównomiernie. Zachodnia część byłej Kongresówki stanowiła prawie białą plamę w tym zakresie. Najmniej dróg z twardą nawierzchnią znajdowało się na obszarach leżących na wschód od Bugu i Niemna. W zaborze pruskim na 10 km^2 powierzchni przypadało przeciętnie 2,5 km dróg bitych, w zaborze austriackim — 2,06 km, a w Kongresówce — 0,67 km.

[13] E. Brzosko: *op. cit.*, s. 41—42.

Tabela 8. Drogi bite na ziemiach polskich przed pierwszą wojną światową

Wyszczególnienie	Długość dróg (km)	Gęstość dróg na 10 km² pow.
Królestwo Polskie	8 600	0,67
Galicja	16 200	2,06
Wielkopolska	7 167	2,47
Śląsk	16 000	4,0

Źródło: *Dziesięciolecie Polski Odrodzonej. Księga pamiątkowa 1918—1929*, Kraków 1928, s. 457.

Tabela 9. Liczba zarejestrowanych samochodów w Polsce w latach 1926—1939

Lata	Ogółem	Osobowe samochody			Liczba samochodów na 10 tys. mieszkańców
		razem	taksówki	autobusy	
1926	14 670	11 807	2283	756	4,9
1927	16 633	13 588	2970	1012	5,5
1928	21 922	18 316	3973	1544	7,2
1929	29 701	24 527	6016	2841	9,6
1930	37 418	30 258	7332	4048	11,8
1931	39 391	31 320	7140	4293	12,1
1932	28 690	22 163	5152	3047	8,9
1933	26 015	19 643	5426	2545	7,7
1934	26 969	20 667	4941	2160	7,9
1935	25 868	19 876	4578	1542	7,8
1936	25 734	19 659	4298	1499	7,7
1937	28 570	21 881	4453	1543	8,4
1938	34 324	26 248	4946	1754	9,4
1939	41 948	31 804	5216	2038	12,1

Źródło: MRS 1936 s. 128; MRS 1939, s. 199

Przeciętna gęstość dróg na ziemiach polskich wynosiła około 1,2 km/10 km² powierzchni (tabela 8).

W pierwszej fazie wzrostu, kiedy samochody powstawały w USA i Europie, polityczna i gospodarcza sytuacja Polski uniemożliwiała rozwój motoryzacji. Pomimo trudnej sytuacji w początkach państwowości polskiej po I wojnie światowej liczba pojazdów samochodowych systematycznie wzrasta do 1931 roku (tabela 9). W ciągu 13 lat (1926—1939) ilość zarejestrowanych samochodów wzrosła 2,7-krotnie.

Na szczególną uwagę zasługuje przyrost liczby autobusów (prawie 6-krotny), które w krótkim czasie stają się powszechnym środkiem komunikacji, chociaż jeszcze w 1928 r. przedsiębiorstwa autobusowe odgrywały znikomą rolę w komunikacji pasażerskiej (tabela 10). Do roku 1933 na jedno przedsiębiorstwo przypadało przeciętnie około 1,5 autobusu, by w późniejszym okresie w wyniku procesu koncentracji ilość ta wzrosła do

Tabela 10. Rozwój międzymiastowej komunikacji autobusowej w latach 1928—1938

Lata	Liczba linie	Liczba przedsiębiorstw	Liczba autobusów	Długość dróg, po których kursowały autobusy (tys. km)	Wielkość autobuso-km na dobę (tys. km)	Przec. liczba autobusów w przedsiębiorstwie	Przec. liczba autobusów na jednej linii
1928	2041	1717	2121	30,3	286	1,24	1,04
1929	1607	2009	3224	25,7	431	1,60	2,01
1930	1545	2112	3223	26,9	449	1,53	2,09
1931	1410	1810	2652	25,0	287	1,47	1,88
1932	1193	1399	2170	22,2	236	1,55	1,82
1933	1009	1140	1741	21,0	204	1,53	1,73
1934	868	620	1383	20,4	151	2,23	1,59
1935	847	262	1247	19,2	150	4,76	1,47
1936	799	247	1238	22,6	140	5,01	1,55
1937	921	261	1436	25,9	179	5,50	1,56
1938	972	248	1734	29,4	224	6,99	1,78

Źródło: „Rocznik Polityczny i Gospodarczy", 1939, s. 906; MRS 1936, s. 129; MRS 1937, s. 186; MRS 1938, s. 186; MRS 1939, s. 199.

7 w 1938 roku. Oznacza to, że praktycznie większość prywatnych właścicieli (ponad 80%) posiadało po jednym autobusie. Linie autobusowe obsługiwane były przez 2 autobusy, z których każdy wykonywał dziennie około 130 km. Od 1934 roku obok prywatnych firm autobusowych działało przedsiębiorstwo samochodowe PKP, co prowadziło do ostrej konkurencji na liniach autobusowych.

Sumę strat poniesionych przez kolej w transporcie pasażerskim w 1933 roku wskutek konkurencji autobusów szacowano na 15,6 mln zł. Pasażerski transport samochodowy oparty na przedsiębiorczości prywatnej działał „po kupiecku", prowadząc walkę konkurencyjną na dwa fronty. W walce z koleją żelazną szermował argumentem, że jest od niej tańszy, a z transportem konnym — że jest od niego szybszy [14].

4. OKRES IV — TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO W WIELOGAŁĘZIOWYM SYSTEMIE TRANSPORTOWYM (1950—2000)

Początek czwartego okresu rozwojowego transportu samochodowego sięga skutków wywołanych przez II wojnę światową. Okres powojenny bywa zwykle określany jako czas odbudowy gospodarki światowej, chociaż trafniejszy jest pogląd, iż należy go poszerzyć również i o przebudo-

[14] A. Wielopolski: *op. cit.*, s. 382.

Tabela 11. Samochody osobowe w użytkowaniu (tys. sztuk)

Kraje	Lata								
	1938	1950	1955	1960	1965	1970	1975	1980	1984
Australia	535	768	1 342	2 025	2 894	3 899	4 769	6 819	.
Austria	32,4	51,3	143	404	790	1 197	1 721	2 247	2 468
Francja	2 020	1 520	3 016	15 546	9 600	12 900	15 300	18 400	19 700
Hiszpania	.	88,5	132	281	786	2 378	4 807	7 557	8 874
Japonia	59,3	42,6	153	456	2 188	8 832	15 852	23 659	25 539
Jugosławia	13,6	6,9	12,6	54,3	188	721	1 537	2 434	2 874
Kanada	1 160	1 907	2 935	4 104	5 279	6 602	8 472	10 256	10 731
RFN	—	598	1 696	4 337	9 011	13 514	17 420	23 192	25 218
USA	25 167	40 167	52 136	61 724	74 904	89 280	104 857	121 631	126 728
Wielka Brytania	1 979	2 317	3 550	5 542	9 030	11 666	14 127	15 356	18 977
Włochy	289	342	879	1 995	5 469	10 181	15 061	17 686	20 389
Polska	29,8	32,2	40,3	117	245	479	1 078	2 383	3 426

Źródło: *Rocznik statystyczny transportu 1976 GUS,* s, **302**; *Rocznik statystyczny GUS, 1977,* s. **509**; *Rocznik statystyczny GUS, 1986,* s. **597.**

wę [15]. Właśnie w tej fazie rozwoju następuje nie tylko odbudowa ze zniszczeń wojennych, ale obserwuje się przełom technologiczny w różnych dziedzinach wytwórczości i usług. Do praktyki życia gospodarczego wdrożonych zostaje wiele innowacji technicznych, które nie występowały w trzecim okresie rozwojowym.

Jednym z charakterystycznych zjawisk jest podejmowanie przez wiele państw próby utworzenia krajowych systemów transportowych (pierwsza faza wzrostu), by w dość krótkim okresie przejść do wyższej formy rozwoju tych systemów — międzynarodowych systemów transportowych. Takimi przykładami w Europie są systemy transportowe krajów członkowskich Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej oraz Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej.

PRZEMIANY TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO W KRAJACH KAPITALISTYCZNYCH

Największym fenomenem w czwartym okresie rozwoju transportu jest intensywność wzrostu liczby samochodów osobowych, których użytkowania nie zahamował nawet kryzys energetyczny, lecz jedynie doprowadził do czasowego zmniejszenia produkcji i do zmian w strukturze samochodów osobowych. W kraju o największym nasyceniu samochodami osobowymi już w trzecim okresie rozwoju, tzn. w USA, gdzie na pięciu mieszkańców przypadał jeden samochód osobowy, w latach 1950—1975 następuje dalszy ponad 2,6-krotny wzrost liczby samochodów osobowych. Są też kraje, w których tempo wzrostu ilości samochodów osobowych jest wielosetkrotne (np. Jugosławia) i stały się one znaczącymi producentami samochodów osobowych.

W tabeli 11 zawarte zostały przemiany zachodzące w motoryzacji indywidualnej rozwiniętych państw kapitalistycznych. Poziom rozwoju mo-

Tabela 12. Eksport samochodów osobowych w 1981 roku

Kraje	Wielkość eksportu (tys. pojazdów)	% w stosunku do produkcji własnej
Japonia	ponad 6000	54,1
RFN	2100	53,0
Francja	1800	61,6
Kanada	900	67,9
Belgia	860	96,2
USA	700	9,0
Włochy	515	35,0
Hiszpania	około 500	50,0

[15] A. Piskozub: *Zarys najnowszych dziejów transportu*, WKiŁ, Warszawa 1979, s. 86.

toryzacji ulega w tych krajach systematycznemu wyrównywaniu, zwłaszcza pomiędzy krajami będącymi członkami EWG.

Produkcja samochodów staje się intratną dziedziną produkcji, przysparzającą rozwiniętym gospodarkom narodowym dochody z ich eksportu (tabela 12).

TRANSPORT SAMOCHODOWY W KRAJACH WSPÓLNOTY SOCJALISTYCZNEJ

Udział europejskich krajów Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej w światowej sieci komunikacyjnej wynosił w 1976 roku 3,8%, a państw pozaeuropejskich 3,3%. W tabeli 13 przedstawiono zmiany zachodzące w

Tabela 13. Drogi publiczne w krajach RWPG o twardej nawierzchni (tys. km)

Kraje	Lata						
	1950	1955	1960	1965	1970	1975	1980[a]
Bułgaria	24,0	25,1	27,4	28,9	30,3	31,4	31,9
Czechosłowacja	.	71,0	73,4	72,9	73,2	73,6	73,5
NRD	.	47,9	45,5	45,7	45,7	47,6	47,5
Rumunia	.	49,0	50,9	54,4	57,5	60,6	62,1
Węgry	26,2	26,9	27,3	27,8	28,3	29,0	29,1
ZSRR	177	207	271	378	512	660,5	741,6
Polska	97,4	98,7	104,4	116,1	130,4	141,9	145,6

[a] 1978 r.

Źródło: *Rocznik statystyczny transportu, 1945—1966*, GUS, s. 630; *Rocznik statystyczny transportu 1974. GUS*. . 259; *Transport samochodowy i drogi publiczne. 1980, GUS*, s. 102.

europejskich krajach RWPG w rozbudowie dróg publicznych o twardej nawierzchni. Gęstość sieci drogowej systematycznie wzrasta; np. w Polsce wzrosła z 31,2 km/100 km² w 1950 roku do 45,5 km na 100 km² powierzchni kraju.

Tabela 14. Samochody osobowe w użytkowaniu w krajach RWPG

Kraje	Lata							
	1950	1955	1960	1965	1970	1975	1980	1984
Bułgaria								
Czechosłowacja			274	413	826	1505	2274	2640
NRD			299	662	1160	1880	2678	3157
Rumunia								
Węgry			33,3	.	239	580	1013	1344
ZSRR								
Polska			117	245	479	1078	2383	3426

Źródło: *Rocznik statystyczny transportu, 1973, GUS*, s. 332; *Rocznik statystyczny GUS, 1977*, s. 509; *Rocznik statystyczny GUS, 1986*, s. 597.

Tabela 15. Przewozy pasażerów w publicznym transporcie samochodowym krajów RWPG

Kraje	Lata							
	1950	1955	1960	1965	1970	1975	1980	1984
	pasażerowie (w milionach)							
Bułgaria	.	88,8	340,7	787,3	1 316	1 853		
Czechosłowacja	399,7	758,2	1 174,4	1 635,9	1 717	1 957		
NRD	210,0	452,3	892,5	1 178,0	1 405	1 763		
Rumunia	11,3	19,3	71,8	170,1	359	814		
Węgry	143	398	774	1 148,1	1 444	1 922		
ZSRR	1 053	4 482	11 316	18 657	27 344	36 469		
Polska	74,2	152,0	333,8	802,1	1 374	2 237		
	pasażero-kilometry (w milionach)						a	a
Bułgaria	.	945	3 133	6 535	12 246	19 541	21,6	24,1
Czechosłowacja	4 528	7 722	12 562	17 596	21 421	28 277	33,8	35,9
NRD	2 407	5 064	10 484	14 211	17 774	21 830	22,6	20,9
Rumunia	388	558	1 419	3 573	7 858	18 915	24,0	22,5
Węgry	1 018	3 646	6 691	9 702	12 679	17 394	21,9	22,9
ZSRR	5 199	20 918	60 962	120 473	202 482	303 568	390	434
Polska	1 724	3 318	7 594	17 645	29 140	45 792	49,2	52,4

Źródło: *Rocznik statystyczny transportu 1945—1966, GUS*, s. 629; *Rocznik statystyczny transportu 1976, GUS*, s. 304; *Rocznik statystyczny transportu 1979, GUS*, s. 94; *Rocznik statystyczny GUS, 1986*, s. 597.

a Te dane są w miliardach pkm.

Motoryzacja indywidualna w krajach RWPG zaczęła się rozwijać dopiero od połowy lat sześćdziesiątych. W 1960 roku tylko Czechosłowacja posiadała nieco więcej samochodów osobowych, bowiem na 1000 mieszkańców przypadało ich 20 sztuk. W późniejszym okresie (1975 r.) najwięcej samochodów osobowych na 1000 mieszkańców posiadali obywatele NRD — 112, CSRS — 102, Węgry — 55, Polski — 32 (tabela 14).

Tempo wzrostu samochodów osobowych wyprzedza znacznie tempo wzrostu taboru ciężarowego w państwach socjalistycznych (tabela 15).

W latach sześćdziesiątych głównymi użytkownikami dróg w europejskich krajach socjalistycznych były samochody ciężarowe i środki komunikacji zbiorowej. W tabeli 15 przedstawiono tempo wzrostu przewozów pasażerskich w publicznym transporcie samochodowym krajów RWPG. Wielkości liczbowe wskazują na dynamiczny przyrost zarówno ilości przewożonych pasażerów, jak i na średnią odległość przewozu pasażera. W latach 1950—1975 w Polsce przyrost przewozów pasażerskich był 30-krotny, podczas gdy w innych krajach socjalistycznych przyrost wynosił odpowiednio: w Rumunii — 72 razy, w ZSRR — 35 razy, w Bułgarii — 21 razy, na Węgrzech — 13 razy, w NRD — 8 razy i w Czechosłowacji — 5 razy.

Tempo wzrostu przewozów pasażerskich uspołecznionym transportem samochodowym malało wraz z rozwojem motoryzacji indywidualnej.

ROZWÓJ TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO W POLSCE

Rola transportu samochodowego w systemie transportowym Polski zmienia się w czwartym okresie rozwoju (lata 1950—1985) wraz z ogólnogospodarczymi przemianami zachodzącymi w kraju [16]. Po początkowym

Tabela 16. Przewozy pasażerów i ładunków transportem samochodowym uspołecznionym

Lata	Przewozy pasażerów (mln pasażerów)	Praca przewozowa (mln pasaż. km)
1946	6,9	333
1950	74,2	1 724
1955	152,0	3 318
1960	333,8	7 594
1965	802,1	17 645
1970	1373,6	29 140
1975	2237,3	45 792
1980	2379,3	49 223
1985	2434,4	45 088

Źródło: *Rocznik statystyczny 1986*, GUS, s. XL.

[16] H. Bronk: *Rozwój gospodarczy transportu samochodowego Polski w latach 1960—1980*, PN PS Nr 289, Szczecin 1985, s. 27—42.

okresie odbudowy i przebudowy gospodarczej, jej rekonstrukcji, coraz większego znaczenia nabierają przemiany w transporcie samochodowym. Istota tych przemian tkwi przede wszystkim we wzroście realizowanych zadań transportowych. W fazie wzrostu, który przypada na lata 1950—1975, dynamika przyrostu przewozów pasażerskich jest szczególnie wysoka (tabela 16). Przewozy pasażerskie wzrosły w 1975 roku prawie 27-krotnie (w pasażerokilometrach). Kryzys gospodarczy w roku 1973, a zwłaszcza upadek polskiej gospodarki w początku lat osiemdziesiątych sprawiły, że w latach 1975—1985 nastąpiło wyraźne załamanie tempa wzrostu w przewozach pasażerskich do 13,8%.

Wzrasta długość dróg o twardej nawierzchni z 97,4 tys. km do 141,9 tys. km w roku 1975 (wzrost 45,7%) oraz do 154 tys. km w 1985 roku (dalszy wzrost o 8,5%) (tabela 17). Gęstość dróg rośnie z 31 km na 100 km²

Tabela 17. Drogi publiczne o twardej nawierzchni w Polsce

Lata	Długość (tys. km)	Gęstość (km na 100 km²)
1946	95,8	30,7
1950	97,4	31,2
1955	98,7	31,7
1960	104,4	33,5
1965	116,1	37,3
1970	130,4	41,9
1975	141,9	45,6
1980	147,7	47,5
1985	154,0	49,5

Źródło: *Rocznik statystyczny 1986*, s. 40.

do niemal 50 km na 100 km². Wzrost gęstości sieci drogowej znajduje odbicie w jakości świadczonych usług transportowych, chociaż zapowiadane zmiany w zakresie budowy sieci autostrad nie zostały zrealizowane.

Tabela 18. Samochody zarejestrowane w Polsce w latach 1950—1985

Lata	Samochody osobowe (tys. sztuk)	Autobusy (tys. sztuk)
1946	23,0	
1950	40,1	
1955	40,3	
1960	117,4	10,9
1965	245,5	22,7
1970	479,4	33,2
1975	1077,7	52,0
1980	2383,0	66,0
1985	3671,4	83,0

Źródło: *Rocznik statystyczny 1986*, GUS, s. XL, s. 359; *Rocznik statystyczny transportu, 1976*, s. 109.

W fazie wzrostu obserwuje się bardzo dynamiczny wzrost liczby pojazdów samochodowych, a zwłaszcza samochodów osobowych z 40 tys. w 1950 roku do prawie 1,1 mln w 1975 r. i 3,7 mln w 1985 roku — jest to wzrost ponad 90-krotny. W latach 1960—1985 ilość autobusów rośnie niemal 8-krotnie (tabela 18).

W tej fazie rozwoju zapoczątkowano produkcję samochodów osobowych na licencji oraz autobusów. W grupie samochodów osobowych zapoczątkowano w 1950 roku produkcję licencyjną „Warszawy", a w roku 1965 w oparciu o licencję Fiata produkcję modelu z silnikiem 1300 i 1500 cm^3. Rodzimym wyrobem był samochód osobowy „Syrena" oraz minimalne ilości „Mikrusa". W roku 1974 zapoczątkowano produkcję małolitrażowego samochodu licencyjnego Fiat 126 (o pojemności 600 cm^3 i mocy 23 KM). Największą ilość samochodów osobowych wyprodukowano w 1980 roku — 351 tys. sztuk (tabela 19).

Tabela 19. Produkcja samochodów w Polsce

Lata	Samochody	
	osobowe (tys. sztuk)	autobusy (tys. sztuk)
1950	—	—
1955	4,0	373
1960	12,2	2082
1965	24,8	3557
1970	64,2	9,0
1975	164	13,8
1980	351	13,1
1985	283	8,0

Źródło: *Rocznik statystyczny 1986*, s. XXXVI; *Rocznik statystyczny 1982*, s. 178.

Do momentu światowego kryzysu gospodarczego w 1973 roku ta faza rozwoju charakteryzuje się praktycznie nieograniczonym dostępem do źródeł energetycznych, których cena jest relatywnie niska. Najistotniejszym momentem jest zapoczątkowany w 1973 roku światowy kryzys paliwowy, a jako następstwo — załamanie koniunktury w gospodarce światowej. Następuje gwałtowny wzrost cen ropy naftowej, a w konsekwencji wzrost cen oleju napędowego, etyliny i olejów silnikowych, co znajduje odbicie we wzroście kosztów produkcji usług transportowych.

Wobec małych zmian stawek taryfowych, przy jednocześnie dynamicznym wzroście obok cen mediów energetycznych również cen środków transportowych oraz płac, działalność gospodarcza przedsiębiorstw transportu samochodowego staje się deficytowa. Stąd też wynika konieczność dotowania ich działalności z budżetu.

Dynamiczny wzrost całej gospodarki narodowej, zwłaszcza w latach 1960—1975, sprawia, że stale wzrastająca podaż usług transportowych nie nadąża za wyprzedzającym ją popytem na te usługi. W konsekwencji ukształtował się taki rynek usług transportowych, na którym warunki dyktuje producent usług transportowych, czyli rynek producenta.

System zarządzania transportem samochodowym przed wprowadzeniem reformy gospodarczej w 1982 roku charakteryzował się wysokim stopniem centralizacji decyzji, miał charakter nakazowo-dyrektywny. Ingerencja jednostek nadrzędnych w sferę działalności inwestycyjnej, eksploatacyjnej, technicznej przedsiębiorstw była bardzo rozległa, co ograniczało ich samodzielność. Prowadzono swoistą grę o plan i środki z jednostkami nadrzędnymi, według kryterium stopnia realizacji zadań planowych.

W okresie tym podstawowymi narzędziami informowania są nakazy, zakazy lub limity. Istnieje właściwie tylko pionowa więź informacyjna. Zasilanie jest w zasadzie zewnętrzne, bezzwrotne. Centrum przejmuje od przedsiębiorstw niemal całą wygospodarowaną nadwyżkę. Przejawia się skłonność do nadmiernego inwestowania. Głównym kryterium oceny działalności gospodarczej przedsiębiorstw stanowi wykonanie zadań rzeczowych ujętych w planach, stąd walka i przetargi o niski plan.

W wyniku ukształtowania się w transporcie samochodowym branżowo-terytorialnych struktur organizacyjnych istniały silne monopole przewoźników. W sytuacji monopolistycznej przedsiębiorstwa transportu samochodowego nie wykazują bodźców do:

— wprowadzenia postępu technicznego i organizacyjnego,
— podnoszenia jakości usług transportowych,
— wzrostu wydajności pracy,
— obniżenia kosztów transportu,
— racjonalnej gospodarki środkami transportowymi,
— eliminacji przewozów nieracjonalnych.

HUBERT BRONK

HISTORICAL EXPERIENCES IN THE DEVELOPMENT OF PASSENGER ROAD TRANSPORT

Summary

The dynamic development of agriculture, industry and the urbanization in the XIX th century creates enlarged demand for transport service. Inland transport systems have to cope with these needs. In the development of road transport in the XIX th and XX th centuries, we can distinguish four long-term cycles dictated by the existing state of affairs (according to Kondratiev): 1) the cycle of horse-drawn cart and stage-coach (1800—1850), 2) the cycle of the coming into existence of automobile (1850—1900), 3) of road transport in multi-branch transport net (1900—1950), and 4) the cycle of motor transport in multi-branch transport system (1950—2000).

The development of transport in each of these cycles assumes the shape of a fading curve, characterized to the half-way of the cycle by the intensive development, then, by the break of growth dynamics which indicates the flex point (crises in 1825, 1873, 1929 and 1973) and farther slow increase and recession or regress in the second part of the cycle.

ХУБЕРТ БРОНК

ИСТОРИЧЕСКИЕ ОПЫТЫ В РАЗВИТИИ ПАССАЖИРСКОГО ДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Резюме

Динамическое развитие сельского хозяйства, промышленности и урбанизации в XIX веке способствует росту потребностей в транспортных услугах. С этими потребностями должны справиться отечественные транспортные системы. В развитии дорожного транспорта XIX и XX вв. можно выделить четыре долгосрочных, конюнктурных цикла (по Кондратьеву): 1) конной телеги и дилижанса (1800—1850), 2) возникновение автомобиля (1850—1900), 3) дорожного транспорта в системе многоотраслевой сети транспорта (1900—1950), 4) автомобильного транспорта во многоотраслевой системе транспорта (1950—2000).

Развитие транспорта в каждом конъюнктурном цикле приобретает вид затухающей кривой, характеризующейся до половины цикла интенсивным развитием, затем переломом динамики роста, который знаменует точка перегиба кривой (кризисы в 1825, 1873, 1929, 1973 гг.) и дальнейшим медленным ростом и застоем или регрессом во второй части конъюнктурного цикла.

Praca przyjęta przez Redakcję 14 XII 1987.

SZCZECIŃSKIE ROCZNIKI NAUKOWE — ANNALES SCIENTIARUM STETINENSES

1989 t. IV, z. 1, s. 83—92

ROMAN DĄBROWSKI

STAN POSIADANIA KSIĄŻĄT PSZCZYŃSKICH NA ŚLĄSKU W OKRESIE MIĘDZYWOJENNYM (1922—1939)

Instytut Historii Uniwersytetu Szczecińskiego,
ul. Tarczyńskiego 1, 70-387 Szczecin

S t r e s z c z e n i e. W latach międzywojennych Pszczyńscy należeli do najpotężniejszych magnatów niemieckich na Górnym Śląsku. Mieli oni wówczas kilkaset tysięcy ha ziemi i lasów oraz szereg przedsiębiorstw przemysłowych i parę kopalni. Ogółem zatrudniali ponad 8 tysięcy robotników i około 1000 urzędników. Dochody ich wynosiły ponad 9 milionów złotych rocznie, czasem i więcej.

Z dokumentów archiwalnych wynika, że książę Pszczyński potrzebował miesięcznie na osobiste wydatki ponad 100 tysięcy złotych. Była to wówczas ogromna kwota. Na skutek rozrzutnej gospodarki Pszczyńskich niektóre ich majątki wykazywały poważne zadłużenia. W 1936 roku osiągnęły sumę ponad 60 milionów złotych. Na częściowe pokrycie zobowiązań pieniężnych sprzedał Pszczyński 9 folwarków, część fideikomisowych lasów i 6000 ha ziemi ornej. Mimo znacznego zmniejszenia substancji majątkowej należeli nadal do najpotężniejszych magnatów województwa śląskiego.

S ł o w a k l u c z o w e: potencjał gospodarczy — stan posiadania — formy gospodarowania — efekty ekonomiczne.

W latach 1922—1939 Pszczyńscy należeli do najpotężniejszych magnatów niemieckich na Górnym Śląsku. Mieli oni wówczas kilkaset tysięcy hektarów ziemi i lasów oraz szereg większych i mniejszych przedsiębiorstw i zakładów przemysłowych, m. in. parę kopalni i browary w Tychach. Ogółem zatrudniali ponad 8 tysięcy robotników i około 1000 urzędników. Dochody ich wynosiły ponad 9 milionów złotych rocznie, czasem i więcej. Mimo dużych dochodów, niektóre majątki wykazywały poważne zadłużenie. W 1925 roku wynosiło ono 15 245 000 złotych, 1 stycznia 1931 roku zadłużenie to wzrosło do sumy 41 996 000 złotych, a w roku 1939 osiągnęło kwotę 60 437 000 złotych.

W 1936 roku szereg przedsiębiorstw książąt Pszczyńskich ogłosiło

upadłość i zostało objętych nadzorem sądowym. Na częściowe pokrycie zobowiązań pieniężnych sprzedał Pszczyński 9 folwarków Państwowemu Bankowi Rolnemu za 5 milionów. Poza tym na własność skarbu państwa polskiego przeszły fideikomisowe lasy oszacowane na 20 milionów złotych, 6000 ha ziemi ornej. Resztę majątku w Polsce po śmierci księcia Pszczyńskiego (w 1938 roku) odziedziczył jego syn Aleksander graf von Hochberg, posiadający również obywatelstwo polskie.

Gospodarkę książąt Pszczyńskich podzielić można na trzy następujące po sobie okresy. Pierwszy przypada na lata 1925—1934. Jest to okres rządów księcia Jana Henryka XVII (Fürst von Pless), aż do opuszczenia przez niego na stałe Polski (zmarł w Paryżu w 1938 roku). Drugi okres obejmuje gospodarkę zarządu przymusowego w dobrach Pszczyńskich — lata 1934—1938. Na trzeci, najkrótszy okres przypada ostateczna sanacja majątku. W tym czasie doszło do zlikwidowania fideikomisu książąt Pszczyńskich. Mimo znacznego ubytku substancji majątkowej młody książę Pszczyński należał nadal do najpotężniejszych magnatów górnośląskich.

Na podstawie decyzji Konferencji Ambasadorów z dnia 20 października 1921 roku Górny Śląsk podzielony został między Polskę a Niemcy, przy czym granica przechodziła przez sam okręg przemysłowy. Polsce przypadło wówczas ponad 2000 km² pól węglowych, co stanowiło prawie $^4/_5$ całości, z 53 kopalniami (14 kopalni pozostało po stronie niemieckiej). Ponadto Polsce przyznano 3 huty żelaza z 21 wielkimi piecami, 13 odlewni żelaza i stali oraz 9 stalowni. Po stronie polskiej pozostały również wszystkie kopalnie cynku w liczbie 9, produkujące rocznie 169 tysięcy ton metalu [1]. Lecz mimo rozdzielającej go granicy cały Śląsk stanowił nadal jedną całość pod względem gospodarczym. Więź gospodarczą Górnego Śląska umacniał fakt, że w przeważającej mierze zakłady przemysłowe obu części pozostały nadal w rękach tych samych ludzi, którzy z racji swej narodowości i przekonań politycznych ciążyli zawsze do Niemiec, a nie do państwa polskiego. Do ludzi tych zaliczali się również Pszczyńscy, należący do najpotężniejszych magnatów niemieckich na Górnym Śląsku. Mieli wówczas kilkaset tysięcy hektarów ziemi i lasów, prócz tego posiadali szereg większych i mniejszych przedsiębiorstw i zakładów przemysłowych, między innymi parę kopalni i browary w Tychach. W swych przedsiębiorstwach zatrudniali ponad 8 tysięcy robotników i około 1000 urzędników [2].

Do pierwszych lat powojennych posiadamy zaledwie szczątki źródeł mówiących nam o gospodarce książąt w tym okresie, zaś akta prywatnej kancelarii Pszczyńskich, rzucające pewne światło na życie gospodarcze koncernu, datują się począwszy od 1924 roku.

Na jednym z posiedzeń rady familijnej naczelny dyrektor dr Nasse

---

[1] A. Grodek: *Rozwój kapitalizmu na Górnym Śląsku*, „Przegląd Zachodni", 1948, nr 4, s. 387.

[2] Wojewódzkie Archiwum Państwowe w Katowicach, Urząd Wojewódzki Śląski, Wydział Prezydialny, nr 1698, s. 36.

scharakteryzował sytuację gospodarczą koncernu Pszczyńskich. W wyniku skomplikowanej sytuacji gospodarczej kraju w pierwszych latach powojennych wszystkie przedsiębiorstwa, a przede wszystkim kopalnie należące do koncernu książąt Pszczyńskich pracowały z wielkimi stratami. W tym okresie w rolnictwie bieżące wpływy nie mogły pokryć wydatków, toteż na mocy uchwały rady familijnej fideikomis pszczyński został obciążony na rzecz instytucji kredytowej w Wiedniu na sumę 835 tysięcy dolarów, zaś kopalnie w Wyrach wziął w zastaw Deutsche Bank w Dreźnie za pożyczkę 2 milionów marek [3].

W 1924 roku na skutek trudności gospodarczych pomagała w zarządzaniu majątkami rada familijna, którą powołano w tym celu w 5-osobowym składzie. W skład rady weszli: książę pszczyński Jan Henryk XV Fürst von Pless, Freiher von Fürstenstein, Graf von Hochberg, a także baron von Reizenstein z Pielgrzymowic, dr Nasse jako generalny pełnomocnik książąt Pszczyńskich, dr Feliks Bocheński — prezes Sądu Apelacyjnego w Katowicach i dr Lerch — starosta pszczyński [4].

Dnia 26 lutego 1925 roku książę Pszczyński, nie interesujący się nigdy zbytnio gospodarką własnych majątków, nadał generalne pełnomocnictwo najstarszemu synowi i tym samym złożył w jego ręce los wszystkich posiadłości. Nowy książę nie miał żadnego doświadczenia w tej dziedzinie, zatem w krótkim czasie stał się pionkiem na szachownicy rozgrywek naczelnych dyrektorów, którzy na względzie mieli własne interesy. Okazało się później, że to posunięcie było poważnym błędem starego księcia.

Od chwili objęcia steru zarządzania majątkowego przez Prinza Jana Henryka XVII von Pless (w 1925 roku) gospodarkę księcia Pszczyńskiego podzielić można na trzy następujące po sobie okresy. Pierwszy przypada na lata 1925—1934. To okres rządów księcia Jana Henryka XVII, aż do opuszczenia przez niego na stałe Polski. Drugi okres obejmuje gospodarkę zarządu przymusowego w dobrach książąt Pszczyńskich i przypadał na lata 1934—1938. Na trzeci, najkrótszy okres przypada ostateczna sanacja majątków, w wyniku której książę Pszczyński utracił prawie wszystkie majątki ziemskie i lasy, zaś zakłady przemysłowe zostały zorganizowane w dwie spółki akcyjne: spółkę akcyjną kopalni i spółkę akcyjną browarów [5]. W tym czasie doszło do zlikwidowania fideikomisu Pszczyńskich.

Pierwsze lata pełnomocnictwa Prinza przypadały na okres dobrej koniunktury gospodarczej, zwłaszcza w przemyśle węglowym, gdzie na skutek wielkiego strajku górników angielskich odpadł zupełnie na dłuższy czas z rynków światowych jeden z największych eksporterów węgla —

---

[3] Archiwum Państwowe w Pszczynie, Archiwum Ks. Pszczyńskiego, nr II-163/ /1924, s. 28.

[4] Archiwum Państwowe w Pszczynie, Archiwum Ks. Pszczyńskiego, nr II-1008, s. 21.

[5] Archiwum Państwowe w Pszczynie, Archiwum Ks. Pszczyńskiego, nr II-934, s. 47.

Anglia. W kopalniach książęcych koszt wydobycia 1 tony węgla wynosił 10 złotych. Węgiel ten sprzedawano za granicą po 11—15 złotych, w kraju zaś po 24 do 26 złotych za tonę [6]. Wygórowane ceny węgla w kraju miały na celu doprowadzenie do ruiny gospodarki polskiej. Przemysł krajowy ze względu na drożyznę węgla nie mógł się rozwijać, natomiast zakłady przemysłowe w Niemczech dobrze prosperowały na tanim polskim węglu. Państwo polskie istniało dla nich tylko po to, żeby im udzielać kredytów i stosować ulgi podatkowe.

W 1925 roku generalny pełnomocnik księcia czynił w Warszawie starania o kredyty w wysokości 3 milionów złotych, podczas gdy w tym samym czasie zarząd dóbr książęcych wysyłał telegraficznie prawie codziennie 4 tysiące złotych dla starego księcia bawiącego wówczas w Hiszpanii. Z dokumentów archiwalnych wynika, że Pszczyński potrzebował miesięcznie na osobiste wydatki ponad 100 tysięcy złotych [7].

Okres największego rozkwitu, a zarazem okres najlepszej koniunktury gospodarczej przypada w koncernie książąt Pszczyńskich na rok 1929. Produkcja węgla pszczyńskich kopalni książęcych osiągnęła wówczas 3 miliony ton (w 1932 r. tylko 1,5 miliona ton). Od tego roku zaczęła gwałtownie spadać nie tylko produkcja, ale przede wszystkim zbyt [8]. Trudności w zbycie węgla były jedną z wielu przyczyn, które skłoniły księcia do rozbudowy dodatkowych gałęzi produkcji, jak pieców koksowniczych i przemysłu chemicznego. Rozpoczął on budowę wielkich nowych obiektów zarówno w Polsce, jak i w Niemczech, zaciągnął wiele krótkoterminowych kredytów w bankach polskich i zagranicznych. Na skutek pogarszania się koniunktury gospodarczej banki odmówiły dalszych kredytów, zatem od razu znalazł się koncern Pszczyńskich w poważnych trudnościach finansowych.

U progu kryzysu gospodarczego książę Pszczyński był nie tylko właścicielem licznych kopalni w rejonie Łazisk, Murcek, Kostuchny i Lędzin oraz zakładów produkcji nawozów sztucznych, ale ponadto był głównym akcjonariuszem firmy „Elektra" A.G. w Zurichu [9], która dostarczała energii elektrycznej zakładom należącym do koncernu Pszczyńskich i była poważnym odbiorcą węgla z ich kopalni. Posiadał on również szereg tartaków i browarów, a główną domeną jego gospodarki było rolnictwo i leśnictwo.

Książę miał swoje własne państwo na Górnym Śląsku i nie pozwalał, by władze polskie się do niego wtrącały. Ponadto nie liczył się w ogóle z władzami polskimi, ani z obowiązującymi go w Polsce przepisami praw-

[6] Tamże, s. 53.

[7] Archiwum Państwowe w Pszczynie, Archiwum Ks. Pszczyńskiego, nr II-1002, s. 39.

[8] Tamże, s. 44.

[9] Archiwum Państwowe w Pszczynie, Archiwum Ks. Pszczyńskiego, nr II-1631, s. 88.

nymi. Wbrew tym przepisom zatrudniał w swych przedsiębiorstwach obcokrajowców, mimo katastrofalnego bezrobocia wśród miejscowej ludności, za co sądownie został skazany na areszt. Przesiedział dwa tygodnie w więzieniu w Pszczynie. Z narastaniem trudności gospodarczych unieruchamiał szereg swoich przedsiębiorstw i zwalniał z pracy w pierwszej kolejności polskich robotników. Uważał, że jego niemiecki kapitał musi zapewnić przede wszystkim pracę robotnikom narodowości niemieckiej lub „osobom sympatyzującym z Niemcami", co niejednokrotnie powtarzał na zebraniach Volksbundu w Katowicach [10]. Nakazy unieruchamiania pszczyńskich kopalń wychodziły z biura koncernu w Bytomiu.

Największe skupisko robotnicze w okręgu przemysłowym książąt Pszczyńskich znajdowało się w Wyrach, Łaziskach Górnych, Średnich i Dolnych. W okręgu tym w 1933 roku mieszkało ponad 15 tysięcy robotników. Wszyscy byli autochtonami, jedynie urzędnicy kopalń, zakładów przemysłowych i książęcych folwarków byli przybyszami z Niemiec. W związku z szerzącym się bezrobociem w okresie kryzysu gospodarczego najbardziej ucierpiały Wyry — osada robotnicza licząca 3180 mieszkańców. W miejscowości tej w połowie 1933 roku było 1020 bezrobotnych zarejestrowanych, z tego 453 żywicieli licznych rodzin [11]. Poza tym istniało jeszcze wielu bezrobotnych niezarejestrowanych — prawie wszyscy młodociani. Pomoc dla bezrobotnych była tu wyłącznie ograniczona do zapomóg, które gmina otrzymywała z Powiatowego Komitetu Pomocy dla Bezrobotnych w Pszczynie. Bezrobotni byli tutaj wiecznie głodni i zawsze czekali na tę daninę żebraczą, gdyż zapomogi były bardzo niskie — 5 złotych miesięcznie na rodzinę składającą się z pięciu osób [12]. Nie było żadnych widoków na lepsze życie. Znajdująca się w Wyrach Zjednoczona Kopalnia „Aleksander" została w 1933 roku unieruchomiona. Z załogi liczącej ponad 800 robotników pozostało na kopalni niewielu. Część załogi wprawdzie przeniesiono na inne kopalnie książęce będące jeszcze w ruchu, ale ich położenie było nie dużo lepsze. Kopalnie książąt Pszczyńskich pracowały wówczas najwyżej 8 dni w miesiącu. Górnik taki zarabiał najwyżej 45 złotych. Po potrąceniu na Kasę Chorych i ubezpieczenie inwalidzkie pozostało mu na czysto 35 złotych i z tego musiał wyżywić wielodzietną rodzinę [13].

Drugim zamarłym przedsiębiorstwem książąt Pszczyńskich był w Wyrach „Oswag", zatrudniający dawniej ponad 300 robotników, a w połowie 1933 roku zaledwie 24. Wytwarzało ono materiały wybuchowe wyłącznie

---

[10] Państwowe Archiwum w Pszczynie, Archiwum Ks. Pszczyńskiego, nr II-167. Pismo z dnia 19 maja 1932 roku.

[11] Archiwum Państwowe w Pszczynie, Akta Polonia, nr 3106/33, s. 49.

[12] Tamże, s. 55.

[13] Archiwum Państwowe w Pszczynie, Akta Polonia, nr II-1629, s. 36.

na zaspokojenie potrzeb miejscowych kopalń, później (od 1927 roku) rozpoczęto produkcję nawozów azotowych [14].

W sierpniu 1933 roku odbyła się konferencja z komisarzem demobilizacyjnym w sprawie zwolnienia 500 górników zatrudnionych w kopalni „Brada". Dyrekcję kopalni Pszczyńskich reprezentował dyr. Trupke. W czasie obrad zaistniała poważna różnica zdań przy uzgadnianiu list robotników, którym groziło zwolnienie. Dyrektor Trupke bronił robotników narodowości niemieckiej, a komisarz robotników polskich. Powstały trudności w ostatecznym ustaleniu listy osób przewidzianych do zwolnienia. Reprezentant kopalń walił pięścią w stół i z krzykiem zagroził, że zamknie wszystkie bez wyjątku kopalnie książęce. Tak mało liczył się z władzami polskimi, które i tak w końcu ustępowały pod naciskiem pracodawców. Planowano również unieruchomić kopalnię „Piast" w Lędzinach. Dawniej załoga tej kopalni liczyła 650 osób, w październiku 1933 roku zmniejszyła się do 160 pracowników [15]. Dyrekcja kopalni skarżyła się ciągle na brak zbytu węgla, tym motywując chęć unieruchomienia jej, mimo iż liczni odbiorcy ze Śląska i całej południowej Polski przyjeżdżali po węgiel, zakupując go w większych ilościach. Dyrekcja kopalni wyraźnie szykanowała odbiorców polskich, sprzedając im najgorsze gatunki węgla, piętrząc różne trudności, a w okresie największego kryzysu podniosła nawet ceny węgla z 22 na 26 złotych za tonę [16]. Niebawem jednak doszło do unieruchomienia i tej kopalni, chociaż zaliczała się do kopalń o najlepszych możliwościach ekonomicznych i finansowych. Ówczesna prasa niejednokrotnie podkreślała fakt, że kopalnię „Piast" zamknięto przede wszystkim dlatego, że jej załoga była najbardziej polska [17]. Na pierwszy plan poszli bowiem robotnicy przyznający się otwarcie do swojej polskości i należący do polskich związków zawodowych. Sytuację wykorzystywali zakładowi agitatorzy niemieccy i werbowali Polaków do niemieckich organizacji zawodowych i politycznych, obiecując im za to zapewnienie ciągłej pracy, bez urlopów turnusowych [18].

Mówiono ludziom, że urlopy turnusowe uchronią gospodarkę koncernu od strat i od konieczności dokonywania redukcji zatrudnienia, a tymczasem główną przyczyną ujemnych efektów ekonomicznych było przenoszenie dyrektorów i urzędników narodowości niemieckiej z zamkniętych kopalń do jeszcze czynnych i wciąganie ich na tamtejsze listy płac, chociaż nie było dla nich pracy. Oszczędności na wielką skalę stosowano natomiast na robotach związanych z zapewnieniem załodze bezpieczeństwa

[14] Archiwum Państwowe w Pszczynie, Archiwum Ks. Pszczyńskiego, nr II-1466, s. 17.

[15] Tamże.

[16] Archiwum Państwowe w Pszczynie, Archiwum Ks. Pszczyńskiego, nr II-1629, gazeta „Polska Zachodnia", nr 295, z dnia 25 X 1933.

[17] Tamże.

[18] Archiwum Państwowe w Pszczynie, Archiwum Ks. Pszczyńskiego, nr II 1629, gazeta „Polska Zachodnia", nr 79, z dnia 21 II 1934.

i higieny pracy, wymagano od robotników w pracy wysiłku przekraczającego ich możliwości fizyczne, a wody do picia na dole w kopalni było tylko wtenczas dosyć, gdy spodziewano się inspekcji. Oprócz ponoszonych strat poważne obciążenie gospodarki stanowiły wzrastające zadłużenia koncernu książąt Pszczyńskich. Według bilansu zamknięcia za rok 1925 zadłużenie majątków wynosiło 15 245 000 złotych, w bilansie z dnia 1 stycznia 1931 roku zadłużenie wzrosło do sumy 41 996 000 złotych, a w 1936 roku osiągnęło kwotę 60 437 000 złotych [19].

Książę Pszczyński zaniepokojony rosnącymi długami oddał w 1931 roku zarząd swoich majątków w ręce specjalnego gremium, którego cele i zadania określił w piśmie z dnia 17 XII 1930 roku. Na czele tego gremium stanął minister Rzeszy Niemieckiej dr Kurtius [20]. Długi książęce w okresie gospodarki Prinza zwiększyły jeszcze zaległe, niezapłacone podatki na rzecz skarbu państwa polskiego. Były to zaległości podatkowe za lata 1928—1931. Jego zobowiązania w stosunku do władz skarbowych z tytułu podatku dochodowego, łącznie z ustawowymi odsetkami za zwłokę, wynosiły ponad 11 milionów złotych [21]. Na pierwszy rzut oka ta kwota wydaje się bardzo duża. Trzeba ją jednak rozpatrywać na tle olbrzymich majątków i przedsiębiorstw przemysłowych oraz płynących z nich wielkich dochodów. W 1930 roku, według własnego zeznania księcia Pszczyńskiego złożonego władzom podatkowym, dochody z jego majątku wynosiły ogółem ponad 9 milionów złotych (9 171 452 złote) [22]. Mimo tych olbrzymich dochodów niektóre jego majątki wykazywały poważne zadłużenia. W 1936 roku szacowano je razem na kwotę 83 274 000 marek, z tego obciążenia majątkowe na Górnym Śląsku wynosiły 57 741 000 marek, a na Dolnym Śląsku 25 533 000 marek [23]. Poza tym wszystkie swoje pozostałe majątki i przedsiębiorstwa, tworzące fideikomis, obciążył książę von Pless długiem 120 milionów złotych, a więc znacznie wyższą kwotą aniżeli wynosiła wartość obciążonych nieruchomości, ocenianych wówczas na 100 milionów złotych [24]. Zaciągnięte zobowiązania 120 milionów złotych zostały zapisane na rzecz banków niemieckich i holenderskich. W ten sposób powstały fikcyjne zadłużenia zagraniczne w bankach holenderskich i bankach Rzeszy Niemieckiej, które miały w pewnym stopniu utrudniać ewentualne przejęcie majątków Pszczyńskich przez skarb państwa polskiego.

---

[19] Archiwum Państwowe w Pszczynie, Archiwum Ks. Pszczyńskiego, nr II-1002 i 1003, s. 17 i 22.

[20] Tamże.

[21] S. Korowicz: *Górnośląska ochrona mniejszości 1922—1937*, Katowice 1938, s. 176; także zob. — B. A.: *Sprawy podatkowe księcia Pszczyńskiego*, „Front Zachodni", 1934, nr 10, s. 158.

[22] B. A., *Sprawy podatkowe...*, s. 159.

[23] Archiwum Państwowe w Pszczynie, Archiwum Ks. Pszczyńskiego, nr II-999, s. 15.

[24] Grodek: *Rozwój kapitalizmu...*, s. 377.

W 1936 roku szereg przedsiębiorstw książąt Pszczyńskich ogłosiło upadłość i zostało objętych nadzorem sądowym. Na częściowe pokrycie zaległości podatkowych sprzedał Pszczyński 9 folwarków Bankowi Rolnemu za kwotę 5 milionów złotych [25]. Po wykryciu poważnych nadużyć finansowych przyjęto również pod zarząd przymusowy cały fideikomis książęcy, składający się z 20 000 ha lasów, 6000 ha gruntów rolnych, browaru oraz dwóch spółek górniczych. W 1939 roku został zniesiony zarząd przymusowy. Na własność skarbu państwa polskiego przeszły fideikomisowe lasy oszacowane na 20 milionów złotych a także 6000 ha ziemi ornej przejętej przez Państwowy Bank Rolny [26]. Resztę majątku w Polsce po śmierci księcia Pszczyńskiego (w 1938 roku) odziedziczył jego syn Aleksander von Hochberg, posiadający również obywatelstwo polskie. Na spółkach górniczych pozostał jednak nadal dług obligacyjny banków niemieckich i holenderskich, które przez 40 lat miały partycypować w zyskach tych przedsiębiorstw.

Młody książę Pszczyński należał do najpotężniejszych magnatów niemieckich na Górnym Śląsku. Oprócz niego wymienić tutaj należy: Ballestrema, który pozostał nadal właścicielem Rudzkiego Gwarectwa Węglowego, a poza tym posiadał znaczny pakiet akcji w Hucie „Pokój" (52% akcji miał Bank Gospodarstwa Krajowego), w spółce akcyjnej „Ferrum" i wielu innych, następnie księcia Henkel von Donnersmarcka z linii protestanckiej (ze Świerklańca), który był właścicielem czterech dużych kopalń węgla, huty cynkowej i posiadaczem większości akcji w największej w Polsce elektrowni w Chorzowie. Spółka akcyjna „Godula", posiadająca cztery kopalnie: Paweł, Karol, Wanda i Lech oraz jedną koksownię (Orzagów) była własnością rodziny hrabiów Schaffgotschów oraz rodzin: Kettler von Kassenbrock i Franken-Gierstorpff. Natomiast olbrzymi niegdyś majątek hrabiów Donnersmarcków linii katolickiej (z Nakła) został częściowo podzielony: część przejął Flick, a reszta (z kopalniami Rodzionków, Bytom i innymi) pozostała nadal własnością Donnersmarcków, przybierając nazwę firmy angielskiej — The Henckel von Donnersmarck Benthen Estates Ltd London [27].

Zatem widzimy niemieckich potentatów przemysłowych i możemy się domyślić charakteru i kierunku działania tego kapitału, oraz jego zgubnej roli w naszej gospodarce. Kapitał ten był niczym innym, jak instrumentem w ręku niemieckiej polityki zagranicznej. Wpływy niemieckiego kapitału przemysłowego na Górnym Śląsku były tym większe, że oparty był on na silnych czynnikach gospodarczych Rzeszy Niemieckiej i przy ich pomocy usiłował wywierać nacisk polityczny na słabe ekonomicznie i za-

[25] Archiwum Państwowe w Pszczynie, Archiwum Ks. Pszczyńskiego, nr II-1644, s. 8.

[26] Archiwum Państwowe w Pszczynie, Archiwum Ks. Pszczyńskiego, nr II-1004, s. 36.

[27] A. Grodek: *Rozwój kapitalizmu...*, s. 388.

leżne gospodarczo polskie warstwy pracujące. Niemcy zdawali sobie sprawę, że wielki przemysł śląski był wówczas filarem gospodarczej siły państwa polskiego, zatem robili wszystko, aby nie uszczuplić swego stanu posiadania w tak ważnym dziale naszej gospodarki narodowej. Wiedzieli również o tym i Polacy. W swoim exposé wygłoszonym na posiedzeniu Sejmu Śląskiego w dniu 20 stycznia 1936 roku wojewoda śląski dr Michał Grażyński między innymi powiedział: „Jesteśmy krajem wybitnie zaniedbanym ekonomicznie w wyniku niewoli i eksploatacyjnej gospodarki zaborców. Nie ma po prostu dziedzin życia, które nie wymagają programowej pracy. Trzeba przebudować ustrój rolny, zmienić wygląd miast, pokryć państwo siecią doskonałych dróg lądowych i wodnych, a przede wszystkim rozbudować przemysł, oprzeć go o własne kapitały, jednym słowem rozprawić się z tym, co składa się na nędzę naszego kraju i społeczeństwa, a co wpływa niekiedy na osłabienie ducha obywatelskiego ludności" [28]. W dalszej części swego przemówienia poruszył wojewoda Grażyński sprawę szkodliwej działalności kapitału niemieckiego w przemyśle górnośląskim, która sprowadzała się nie tylko do osiągania wysokich zysków i powiększania niemieckiego stanu posiadania, ale godziła jednocześnie w najżywotniejsze interesy naszej państwowości. Chodziło tu głównie o wszelkiego rodzaju spekulacje finansowe, jak fałszowanie rocznych bilansów, tworzenie fikcyjnych zadłużeń, naliczeń amortyzacyjnych od środków trwałych, machinacji podatkowych i innych nadużyć gospodarczych, które w znacznym stopniu osłabiały ekonomicznie budżet państwowy.

Zatem nieprzypadkowo padł wybór na przyjrzenie się stanowi posiadania książąt Pszczyńskich osiadłych w Pszczynie. Na przykładzie ich koncernu przemysłowego na Górnym Śląsku chciałem ukazać istniejące tam kontrasty społeczno-ekonomiczne i potęgujący się antagonizm narodowy oraz antypolską, zgubną rolę kapitału niemieckiego w naszej gospodarce narodowej. Wszystkie podane fakty rzucają dostatecznie jasne światło na charakter i kierunek działania tego kapitału, na jego szkodliwą działalność w przemyśle krajowym, głównie w okręgu górnośląskim. Niemal przez cały okres międzywojennego dwudziestolecia niemieccy potentaci przemysłowi na Górnym Śląsku nadal czuli się tutaj silni, nadal się rozpierali i to tak dalece, że nawet wywarło to niepokój administracji państwowej. Z tego wniosek, że mimo względnie korzystnego wzrostu polskiego stanu posiadania w województwie śląskim, nadal mocną pozycję gospodarczą utrzymali Niemcy, którzy głosili puste frazesy o lojalności wobec państwa polskiego, z drugiej strony zaś prowadzili skrytą działalność o charakterze irredentystycznym. W pełni przysposabiali się do zadań wyznaczonych im przez Trzecią Rzeszę i dobrze odegrali rolę, którą powierzył im rząd berliński.

---

[28] Sprawozdanie stenograficzne z IV Sejmu Śląskiego za lata 1936—1939, Posiedzenie piąte z dnia 20 stycznia 1936, s. 8.

ROMAN DĄBROWSKI

POSSESSIONS OF THE FAMILY PRINCES PSZCZYŃSKI'S IN SILESIA BETWEEN THE TWO WORLD WARS (1922—1939)

Summary

In interwar years the Pszczyński family (Fürst von Pless) belonged to the most powerful German magnates in Upper Silesia. At that time, they had several hundreds acres of landed property and forests and also a number of firms and some mines. In general, they employed over 8 thousand workers and about a thousand clerks. Their income amounted to over 9 million zlotys a year and sometimes even more than that. According to archival records, Prince Pszczyński needed over a hundred thousand zlotys a month for personal expenses. At that time it was a large sum of money.

Due to the Pszczyński's family wasteful economy, some of their properties displayed serious debts. In 1936 they amounted to over 60 million zlotys. Pszczyński sold 9 granges, a part of fiduciary forests and 6000 hectares of arable land, to cover financial obligations. Despite considerable decrease of their property, the Pszczyński family remained one of the most powerful magnates in Silesian province.

РОМАН ДОМБРОВСКИ

НАЛИЧНОЕ ИМУЩЕСТВО КНЯЗЕЙ ПШЧИНСКИХ В СИЛЕЗИИ В МЕЖВОЕННЫЙ ПЕРИОД (1922—1932)

Резюме

В межвоенный период Пшчинские принадлежали к самым богатым магнатам в Верхней Силезии, которые считали себя Германами. У них было несколько тысяч гектаров земли и лесов, ряд промышленных предприятий и несколько шахт. В общем, у них работало свыше 8 тысяч рабочих и около 1000 чиновников. Ежегодно их доходы составляли свыше 9 миллионов злотых. Тогда это была очень большая сумма.

Вследствие расточительного хозяйства князей Пшчинских, некоторые их имения обнаруживали серьёзные задолжности. В 1936 году они достигли суммы свыше 60 миллионов злотых. Чтобы частично покрыть финансовые обязанности, Пшчински продал 9 фольварков, часть фидеикомиссионных лесов и 6000 гектаров пахотной земли. Несмотря на уменьшение имущественного вещества, Пшчинские в дальнейшем принадлежали к самым мощным магнатам в силезском воеводстве.

Praca przyjęta przez Redakcję 14 XII 1987.

SZCZECIŃSKIE ROCZNIKI NAUKOWE ANNALES SCIENTIARUM STETINENSES

1989 t. IV, z. 1, s. 93—108

JANUSZ FARYŚ

KONCEPCJE USTROJOWE PIŁSUDCZYKÓW 1926—1935

Instytut Historii Uniwersytetu Szczecińskiego,
ul. Tarczyńskiego 1, 70-387 Szczecin

Streszczenie. Zamach majowy 1926 r. dokonany został przez Piłsudskiego pod hasłem uzdrowienia moralnego (stąd sanacja), a piłsudczycy nazwali go rewolucją moralną. Po maju wszakże istniała potrzeba wypracowania spójnych zasad przebudowy ustrojowej państwa. Wypracowano wówczas koncepcję uspołecznienia państwa i podporządkowany mu wzorzec nowej konstytucji. Wprowadzona w życie konstytucja kwietniowa 1935 r. wieńczyła poszukiwania ustrojowe piłsudczyków.

Słowa kluczowe: myśl polityczna — uspołecznione państwo — ustrój — konstytucja — piłsudczycy.

W wyniku zamachu majowego 1926 r. Piłsudski ponownie sięgnął po władzę. Stał się tym razem czynnikiem decydującym — jak pisała opozycja, czynnikiem jednak posiadającym dyktatorski zakres władzy. Równo dziewięcioletni okres rządów Józefa Piłsudskiego jest dość wszechstronnie opracowany [1]. Mniejszą natomiast dotąd zwracano uwagę na myśl polityczną piłsudczyków w okresie przewrotu majowego i latach następnych. Przy czym na miano piłsudczyków, w moim odczuciu, zasługują przede wszystkim ludzie o rodowodzie legionowym (I Brygada) i peowiackim. Celem tego artykułu jest omówienie tej części myśli piłsudczykowskiej, która dotyczy szeroko pojętych zagadnień ustrojowych, wykraczających także poza kwestie konstytucyjne, a właściwie mających stanowić uzasadnienie ideologiczne dla konkretnych projektów konstytucji. Ze

[1] Z ogromnej literatury przedmiotu należy, sądzę, odnotować zwłaszcza: A. Garlicki: *Od maja do Brześcia,* Warszawa 1981; tenże: *Od Brześcia do maja,* Warszawa 1986; W. T. Kulesza: *Koncepcje ideowo-polityczne obozu rządzącego w Polsce w latach 1926—1935,* Wrocław 1985; T. Smoliński: *Rządy Józefa Piłsudskiego w latach 1926—1935. Studium prawne,* Poznań 1985; W. Pobóg-Malinowski: *Najnowsza historia polityczna Polski,* t. II: *1914—1939,* Londyn 1967, s. 640—764; A. Chojnowski: *Piłsudczycy. Dzieje Bezpartyjnego Bloku Współpracy z Rządem,* Wrocław 1986.

względu na wymogi objętościowe artykułu zajmę się jedynie poglądami piłsudczyków najbardziej miarodajnych — aby użyć celnego określenia Andrzeja Micewskiego [2] — których następnie (od 1929/1930 r.) nazywano grupą pułkowników. Poglądy lewicy piłsudczykowskiej, skupionej w Związku Naprawy Rzeczypospolitej (tzw. naprawiacze), zostaną ledwie zasygnalizowane. Pominięte zostaną natomiast całkowicie koncepcje grup mniejszych (np. grupy skupionej wokół „Jutra Pracy" czy „Nowej Kadrowej").

Piłsudski mówił w dniach zamachu, iż będąc przeciwnikiem gwałtu zdobył się na próbę sił, gdyż zawsze walczył „o znaczenie tego, co zowią imponderabilia, jak honor, cnota, męstwo i w ogóle siły wewnętrzne człowieka, a nie dla starania o korzyści własne czy swego najbliższego otoczenia. Nie może być w państwie za wiele niesprawiedliwości względem tych, co pracę swą dla innych dają, nie może być w państwie — gdy nie chce ono iść ku zgubie — za dużo nieprawości" [3]. W dwa tygodnie później mówił do przedstawicieli stronnictw sejmowych, że „w odrodzonym państwie nie nastąpiło odrodzenie duszy narodu", natomiast „rozwielmożniło się w Polsce znikczemnienie ludzi". W Polsce panował do maja „terror szuj", więc wydał on „wojnę szujom, łajdakom, mordercom i złodziejom..." [4] Cała zatem idea przewrotu zamykała się, według Piłsudskiego, na walce z nieprawościami życia publicznego i w walce o imponderabilia, zatem o uzdrowienie, a więc sanację życia publicznego. Stąd do piłsudczyków i popierających ich sił przylgnęła nazwa sanacji.

Piłsudski starał się podkreślić także centrowy charakter przewrotu. W wywiadzie dla „Kuriera Porannego" z 25 maja 1926 r. stwierdził, iż „uczynił coś w rodzaju rewolucji bez żadnych rewolucyjnych konsekwencji" [5]. Tego samego dnia mówił korespondentowi „Le Matin", „że Polska winna być ostrożna, bo jest młodą i biedną. Musi unikać ryzykownych eksperymentów. Ryzykanctwa lewicy i prawicy są w równowadze u nas [...]. Chwilowo musi pozostać tak jak jest, bez chęci stosowania eksperymentalnego programu czy to lewicy, czy to prawicy" [6]. I na tym właściwie wyczerpywały się koncepcje polityczne (jeśli można je tak w ogóle nazwać) Piłsudskiego.

Piłsudczycy zaś powitali przewrót następującym hasłem: „Precz z obecnym Sejmem! Pełna władza dla demokracji z Józefem Piłsudskim na czele" [7]. Postulat ten uzupełniali żądaniami, aby Sejm i Senat dokonały wyboru Piłsudskiego na stanowisko prezydenta, zaakceptowały zmianę

[2] A. Micewski: *W cieniu marszałka Piłsudskiego. Szkice z dziejów myśli politycznej II Rzeczypospolitej,* Warszawa 1968, s. 330.

[3] J. Piłsudski: *Pisma zbiorowe. Wydanie prac dotychczas drukiem ogłoszonych,* t. 9, Warszawa 1937, s. 9.

[4] *Ibidem,* s. 31—32.

[5] *Ibidem,* s. 18.

[6] *Ibidem,* s. 22.

[7] *Nakazy chwili,* „Nakazy Chwili", 24 V 1926.

konstytucji i rozwiązały się [8]. Adam Skwarczyński, czołowy ideolog piłsudczyków, pisał: „... pozostawienie tego sejmu byłoby wobec społeczeństwa wprost prowokacją, która sprowadzić by mogła nieobliczalne następstwa nie tylko dla Sejmu obecnego, ale dla systemu parlamentarnego i dla całej Polski" [9].

To były konkretne postulaty, natomiast piłsudczykowska ideologia przewrotu wymaga zacytowania odpowiednich tekstów oddających istotę i jej koloryt. Cytowany już Skwarczyński napisał, że przez te trzy dni zamachu dokonał się w Polsce przełom, który nazwać można „rewolucją moralną". „Wiemy, że stało się to, co geniusz narodu ujrzał już przed laty: skruszona została «skorupa brudna i plugawa», zgruchotany ten «czerep rubaszny» — Polska stanęła nowa «w nagości bezczelna», jak posąg z jednej bryły". Oto tylko krótka próbka stylu, w jakim uzasadniano konieczność przeprowadzenia przewrotu. Dalej Skwarczyński pisał, że ośrodkiem zamachu było wojsko i jego wódz, gdyż zostało ono zagrożone w „swoich interesach moralnych". Piłsudski „poprowadził je poprzez najcięższe moralne ofiary — i zwyciężył". Nie złamał jednak konstytucji, powołał bowiem rząd, zgodnie z przepisami prawa, ale z Piłsudskim w charakterze głównego autorytetu. Dokonane przez niego dzieło to rewolucja moralna, której „naród opętany biernością nie podjął. Podjął ją Piłsudski — ale dokończyć i utrwalić musi ją naród, bo inaczej nie byłaby ona rewolucją moralną". Dla jej skutecznego przeprowadzenia trzeba „skończyć ze skorumpowaną administracją państwową, skończyć z deprawacją na każdym odcinku życia publicznego" [10]. W identycznym tonie pisał Janusz Jędrzejewicz. Stwierdzał on, że w wyniku przewrotu „zwyciężyły na całej linii imponderabilia marszałka Piłsudskiego, te najwyższe walory moralne, bez których naród i państwo ostać się nie mogą. Oczyszczoną została atmosfera moralna". Przywrócone prawo i uczciwość. Prawo moralne jest w rękach Piłsudskiego, a zwycięstwo marszałka „jest zwycięstwem każdego Polaka, który na to miano zasługuje". Dalej Jędrzejewicz zastanawiał się, czy łatwe zwycięstwo nie zostanie zmarnowane, i stwierdzał, że to już zależy od narodu. Wódz jest bowiem od dowodzenia, on nie może za wszystkich działać. Potrzeba natomiast, aby stworzone zostały warunki do dalszej pracy i walki, którą Piłsudski zapoczątkował. Hasła głoszone przez piłsudczyków, to „nie narzekać, ale walczyć. Nie żądać, ale walczyć. Współdziałać! Pomagać! To jest warunkiem zwycięstwa" [11].

W ten sposób uzasadniano ideologiczny sens przewrotu majowego. Zamach miał — zdaniem piłsudczyków — uzdrowić sytuację wewnętrzną

---

[8] „Głos Prawdy", 20 V 1926. Identyczne poglądy głosiła Naprawa. Por.: *Związek Naprawy Rzeczypospolitej*, „Przełom", 6 VI 1926.

[9] A. Skwarczyński: *Odpowiedzialność marszałka Rataja*, „Głos Prawdy", 27 V 1926. Por. też: J. Jędrzejewicz: *Rozwiązać Sejm!*, „Głos Prawdy", 8 VI 1926.

[10] A. Skwarczyński: *Rewolucja moralna*, „Droga", V 1926.

[11] J. Jędrzejewicz: *Hamletom polskim*, „Droga", V 1926.

Polski, miał oznaczać rewolucję moralną. Piękne słowa: sanacja, rewolucja moralna mogą znaczyć bardzo wiele, ale też mogą nic nie znaczyć. Zależy, jaką się pod nie podłoży treść. Perspektywy rewolucji nie wyglądały zachęcająco, gdyż ładnie brzmiącymi zwrotami zastępowano konkretną myśl programową. Nie wszystkie zresztą zwroty były utrzymane we właściwej tonacji. Walcząc z nieprawościami przedmajowego życia politycznego uciekano się często do słownictwa brutalnego, obrażającego godność własną pokonanych przeciwników. Szczególnie przodował w tym „Głos Prawdy" i „Nakazy Chwili", które mieniły się być „organem bojowym rewolucji moralnej". Ma więc całkowitą rację Andrzej Garlicki, gdy pisze, że piłsudczycy czuli się predestynowani do roli wychowawców narodu, „ale jeśli naród ten był zbyt niedojrzały, by zrozumieć perswazję, to dla jego własnego dobra należało zastosować przemoc. Nakazywało tak dobro najwyższe — dobro państwa. To właśnie powodowało, iż ludzie — w których szczerość intencji nie ma powodu wątpić — uważający się za rzeczników demokracji, stawali się tymi, którzy demokrację likwidowali i niszczyli" [12].

W miarę jednak upływu czasu od przewrotu majowego trzeba było wystąpić z konkretniejszymi koncepcjami politycznymi. Stałym elementem piłsudczykowskiej myśli politycznej była krytyka, ba całkowita negacja wszystkich partii politycznych, które jeszcze przed przewrotem uznali oni za relikt przeszłości. Ukształtowane w okresie zaborów partie nie były w stanie, ich zdaniem, pracować konstruktywnie na rzecz rozwoju państwa. Tymczasem dla piłsudczyków państwo pozostało nadal wartością najwyższą. Postawa ta posiada w pełni psychologiczne uzasadnienie. Wiązała się ona z długim brakiem państwowości polskiej, z licznymi i tragicznymi walkami o jej odzyskanie i z nawiązaniem piłsudczyków do tradycji powstańczej. Dali tego dobitny wyraz walcząc o niepodległe państwo polskie w szeregach legionów i POW. Tym bardziej więc stawiać musieli na państwo, kiedy po zamachu majowym Piłsudski, a z czasem i piłsudczycy przejęli władzę w kraju.

Wzajemną korelację między narodem a państwem przedstawił Ignacy Matuszewski pisząc, że interesom narodu odpowiada to, co odpowiada interesom państwa. Interes narodu nie jest równoznaczny z interesami jednostek, klas i warstw społecznych. „Naród jest rzeczywistością historyczną. Państwo jest rzeczywistością prawną. Dlatego kto odrzuca ocenę stosunku jednostki czy grupy ludzi do Państwa jako kryterium działalności tej jednostki czy tej grupy wobec narodu — ten odrzuca stałą miarę jednostkową dla wszystkich, a więc sprawiedliwą — i pragnie mierzyć zasługę gumowym metrem". Dalej krytykował Matuszewski koncepcje narodowe i stwierdzał, że dobro państwa wymaga, aby nie istniały w nim przywileje narodowe, etniczne, czy partyjne. „Jeden tylko przywilej jest

[12] Garlicki: *Od maja...*, s. 28.

umotywowany: przywilej zasługi". On bowiem tylko wzmacnia naród i państwo. Każde zaś działanie publiczne oceniać trzeba według jego stosunku do państwa. Takie zasady przyświecały, czy też powinny były przyświecać piłsudczykom i w oparciu o nie tworzyć mieli szerszy obóz, pozostawiając na uboczu siły temu rozumowaniu przeciwne, a więc przede wszystkim endecję na prawicy i socjalistów na lewicy [13]. Niejako przy okazji piłsudczycy kreowali się grupą środka.

Twórca Bezpartyjnego Bloku Współpracy z Rządem, najbliższy Piłsudskiemu, Walery Sławek, postulował intensyfikację wychowania obywateli w duchu państwowym, gdyż zabory oddaliły Polaków od państwa. Proponował, aby realizację tego celu zacząć od rzeczowej i realnej informacji, uświadamiającej obywatelom, że państwo tylko w ograniczonym stopniu jest w stanie zaspokoić ich potrzeby społeczne. Część bowiem pieniędzy przeznaczyć musi na inwestycje, a w żadnym wypadku nie może dopuścić do zachwiania równowagi budżetowej. Wszyscy, którzy głoszą co innego, uprawiają szkodliwą agitację i demagogię. Szkodliwą, gdyż — zdaniem Sławka — zamiast pracy dla państwa, uczą obywateli jedynie wyczekiwania na pomoc i wsparcie z jego strony. Celem piłsudczyków winno zaś być wpojenie w społeczeństwo przekonania, iż należy równać w górę, do najlepszych, do awangardy, czyli, bez wątpienia, do piłsudczyków. Równanie w górę nastąpi — jak mówił Sławek na Zjeździe Legionistów w Radomiu (10 VIII 1939) — „jeśli treścią podstawową, wspólną dla wszystkich, będzie służenie Państwu i Jego wielkości, jeśli w imię takiego celu zdołają się zjednoczyć wszystkie żywe i czynne siły w Narodzie, jeśli ustalą zasady moralności zbiorowej, oparte o honor i godność człowieka, a jednocześnie pobudki czerpać będą w ambicjach państwowych, to stworzą najsilniejszą i najpiękniejszą podnietę w wiecznym pięciu się społeczeństwa ku wyższym wartościom ducha" [14]. Pięknie i bez wątpienia szczerze powiedziane, ale jakże idealistyczne i trudne, a raczej całkowicie nierealne.

W podobnym stylu pisał oczywiście Adam Skwarczyński. Wypowiadał się przeciwko pisaniu programów i haseł agitacyjnych. Uważał, że piłsudczycy nie powinni głosić haseł, które są truizmami, ani też schlebiać masom, gdyż w ten sposób jedynie demoralizuje się społeczeństwo. Wychowanie ludzi nowego typu polegać winno na uświadomieniu im przede wszystkim obowiązków, a nie uprawnień. Do słownika obywatelskiego zamiast słów: „protestujemy", „żądamy", trzeba wprowadzić słowa: „dążymy", „pracujemy". Wykreślić też należy słowo „interes", a wprowadzić „służba". Jeśli udałoby się chociaż części społeczeństwa zaszczepić te idea-

---

[13] I. Matuszewski: *Próby syntez,* Warszawa 1936, s. 15—28 (cytaty ze s. 17—18).

[14] [W. Sławek]: *Ideologia obozu marszałka Piłsudskiego w świetle przemówień prezesa BBWR Walerego Sławka,* Warszawa brw [1930], s. 3—19 (cytat s. 18). Podobnie Sławek mówił 30 V 1928 w Sejmie, zob.: *Sprawozdanie stenograficzne z 12 posiedzenia II Sejmu RP,* ł. 43—46 [cyt. dalej jako: *Stenogramy II Sejmu*].

ły, to Skwarczyński dostrzegał możliwość utworzenia nowego rycerstwa, którego podstawowymi cnotami byłaby „bezinteresowna służba i odpowiedzialność". Sądził też, że ogół obywateli podciągałby się wzwyż do idealnych wzorców współczesnego rycerstwa. Służyć temu miały odpowiednio wielkie cele polityczne, które winny zmobilizować ogół społeczeństwa i nastawić na równanie w górę. Celem takim w polityce zagranicznej winno być wyzwalanie narodów ujarzmionych, a zatem dążenie do mocarstwowej polityki Polski. W polityce wewnętrznej zaś celem winno być przejęcie ogółu obowiązków i odpowiedzialności za państwo z ramion Piłsudskiego przez ogół obywateli i reprezentujące ich organizacje społeczne [15].

Wzorcem winni być, a właściwie jedynie mogli być piłsudczycy, gdyż — według Skwarczyńskiego — od legionów, poprzez POW i rok 1920 uczyli się, jak urzeczywistniać zawołanie Mickiewicza: „mierz siły na zamiary". Każdy z piłsudczyków wobec piętrzących się zadań posiadał wiarę, „że w sprawie, której służy i w sytuacji, w jakiej się znajduje, nie mogą istnieć niemożliwości". Dlatego dzięki Piłsudskiemu „przeciętny poza tym człowiek wyrastał ponad siebie, bo ujawniał się w każdym człowieku tkwiący pierwiastek genialności" [16]. A skoro tak, to piłsudczycy stali się tą kadrą, elitą, awangardą, zakonem, współczesnym rycerstwem, czy jak ich tam jeszcze nie nazwiemy, do których równać powinna reszta społeczeństwa. Odpowiednio przez nich pozyskana i zorganizowana.

Dobitnie potwierdzał to Wojciech Stpiczyński, który stwierdzał, „iż odpowiedzialność za Państwo spoczywać będzie na mniejszości, wolnej od doktrynerstwa, ofiarnej, dzielnej i ideowej, mniejszości, do której mam zaszczyt się zaliczać, a która znana jest społeczeństwu pod dumną nazwą Piłsudczyków; stwierdzamy tym samym, iż między ową mniejszością a partyjną, opozycyjną większością istnieć musi stan walki — o serca i umysły obywateli". Piłsudczycy muszą zatem aktywnie działać na rzecz zdobycia poparcia większości społeczeństwa dla swojej myśli. Podstawowa zasada tej myśli to stworzenie z każdego przeciętnego obywatela — patrioty, skłonnego bez reszty poświęcać się problematyce środowiska w którym żyje, jak i sprawami kraju [17].

Z wypowiedzi Piłsudskiego, Sławka, Skwarczyńskiego, Matuszewskiego, Stpiczyńskiego i wielu innych wynika jednoznacznie, że najważniejszy jest interes państwa i jemu podporządkowane muszą być wszelkie inne poczynania. Interesowi państwa najlepiej służą rządy centrowe, złożone z jednostek o ideowości sprawdzonej w toku walk o Polskę. Grupą naj-

---

[15] *Pod znakiem odpowiedzialności i pracy. Dziesięć wieczorów*, pod red. A. Skwarczyńskiego, Warszawa 1933, s. 261—263; A. Skwarczyński, *Wskazania*, Warszawa 1934, s. 57—60.

[16] A. Skwarczyński: *Myśli o nowej Polsce*, Warszawa 1931, s. 54.

[17] W. Stpiczyński: *Polska która idzie*, Warszawa 1929, s. 83—89 (cytat ze s. 83).

bardziej, a może nawet jedynie ideową byli, we własnym mniemaniu, piłsudczycy. Celem ich było wychowanie ogółu społeczeństwa na godnych tego miana obywateli państwa polskiego. Służyć temu miała odpowiednia organizacja społeczeństwa polskiego, znamionująca się odrzuceniem partii politycznych jako pośrednika między ogółem obywateli a państwem. Wszystkie te wzniosłe ideały miały zostać zrealizowane w momencie, kiedy nastąpiłoby pełne — jak je nazwał Skwarczyński — uspołecznienie państwa.

Poszukiwanie nowych form ustrojowych uznawali piłsudczycy za niezbędne, tym bardziej że dostrzegali powszechny w Europie kryzys demokracji funkcjonującej w stylu XIX-wiecznym. Potwierdzeniem tego kryzysu miało być też zwycięstwo tak skrajnych systemów, jak z jednej strony komunizmu, a z drugiej faszyzmu. Obie te formy ustrojowe były — zdaniem piłsudczyków — niemożliwe do przyjęcia przez Polskę. „Rewolucja majowa" 1926 r. przekreśliła możliwość funkcjonowania w Polsce demokracji starego stylu. Otworzyła natomiast szanse rozwoju nowej formy współpracy społecznej, „która gardząc werbalizmem pisanych programów, organizuje zespoły konkretnej pracy; tworzy dobra rzeczywiste, materialne i kulturalne — i ma ambicję demokratyzować społeczeństwo nie tylko politycznie, lecz również gospodarczo i kulturalnie — pod znakiem nie praw jedynie, lecz również i obowiązków oraz odpowiedzialności" [18].

Poglądy takie przewijały się w wystąpieniach i publicystyce piłsudczykowskiej od dawna. Szczególną uwagę przywiązywali do niej: Walery Sławek i Adam Skwarczyński, a z czasem także Wacław Makowski. Konkretyzując dość górnolotny, jak zwykle, cytat Skwarczyńskiego, trzeba stwierdzić, że chodziło o zwiększenie siły i znaczenia organizacji społecznych, samorządowych etc. Takich na przykład jak: związki zawodowe, związki pracodawców, różnego rodzaju spółdzielczość, kółka rolnicze, kółka gospodyń, straż pożarną itp., organizacje młodzieżowe, sportowe i paramilitarne oraz wszelkiego rodzaju samorządy. Z jednoczesnym wszakże podkreśleniem, że trzeba z nich, tam gdzie już są, wyeliminować wpływy partyjne i jednocześnie chronić przed możliwością zagnieżdżenia się w nich partii na przyszłość. Według piłsudczyków siła zespołów społecznych polega nie na tworzeniu i głoszeniu szumnych programów i sloganowych haseł, z zasady nie mających żadnego powiązania z rzeczywistą sytuacją (jak to widać w programach partyjnych), lecz na konkretnym, praktycznym i, co najważniejsze, autentycznym działaniu. Organizacje te wciągają swoich członków bez porównania bardziej niż partie w codzienny nurt życia i ograniczają wpływy gremiów kierowniczych. Wyrabiają też obyczajowość i moralność zespołową: samorządowca, związkowca, spółdzielcy itp. Stanowią zatem wspaniałą szkołę konkretnego działania, najpierw na szczeblu najniższym: dla wsi, regionu, grupy związkowej, koła, klubu

[18] A. Skwarczyński: *Uspołecznienie państwa*, „Droga", X 1931.

etc., a więc i dla Polski, potem zaś, po sprawdzeniu się w codziennej pracy, na szczeblach coraz wyższych, aż wreszcie w gremiach centralnych. Polsce potrzeba było działaczy, którzy mieli za sobą taką drogę obywatelskiej edukacji, Piłsudczycy, przynajmniej w teorii, zamierzali popierać ten system. Dlatego postulowali, aby rząd podjął, zakrojoną na szeroką skalę, współpracę z organizacjami społecznymi, dając im odpowiednie środki, aby scedował część posiadanych uprawnień na rzecz organizacji społecznych, wciągając je w ten sposób w system zarządzania krajem. W zamian spodziewali się uzyskać dla rządu szerokie i mocne poparcie mas. Skwarczyński akcentował wagę tych rozwiązań, aby raz jeszcze odwołać się do głównego ideologa grupy miarodajnej: „Rozwiązanie tego problemu jest dziś centralnym zagadnieniem życia polskiego. Jeżeli potrafimy przeprowadzić je pomyślnie, posuniemy naprzód nie tylko swoją historię, lecz i historię Europy. Bo byłoby to wzorem rozwiązania powszechnego dziś kryzysu demokracji" [19].

Uspołecznione państwo miało stanowić wielkie credo piłsudczyków, mobilizujące i podporządkowujące im masy społeczeństwa. Zamysł taki wydaje się całkiem oczywisty. Jeśli bowiem z organizacji społecznych, związków zawodowych itp. zamierzano „wyprowadzić" tradycyjne partie polityczne, a powstałą lukę wypełnić mieli ludzie aktywnego czynu, elita czynu, to bez wątpienia chodziło tu o piłsudczyków lub ich aktualnych sojuszników. Uspołecznione państwo, wbrew szumnym deklaracjom, może nawet głoszonym w szczerych intencjach, prowadzić jednak w rzeczywistości miało do utrwalenia rządów piłsudczyków i w konsekwencji eliminację opozycyjnych partii z życia politycznego kraju. Zrealizowanie, choćby częściowe, tych zamierzeń nie stanowiłoby przełomu w dziejach Europy — jak chciał Skwarczyński — ale zapewne w znacznym stopniu ograniczyłoby walkę klasową, wprowadzając do codziennego praktycznego życia zasady solidaryzmu klasowego. Warto wreszcie podkreślić wielką wagę, jaką piłsudczycy przywiązywali do czynnika moralnego, owych imponderabiliów, o których tak często wspominał Marszałek. Ciągłe nawoływanie do równania wzwyż, do najlepszych, miało przecież taki właśnie

[19] A. Skwarczyński: *Kryzys demokracji,* „Droga", X 1926. Por. tenże: *Przed nową mobilizacją moralną,* ibidem, VII—VIII 1929; W. Makowski: *Nowa Polska w nowej Europie,* ibidem, XI 1929; B. Siwik: *Z zagadnień ustrojowych państwa,* ibidem, VI 1932; W. Makowski: *Założenia ideologiczne państwa polskiego,* ibidem, II 1935; [W. Sławek]: *Ideologia obozu...,* s. 19—24; także powtórzenia artykułów Skwarczyńskiego w książkowych wydaniach (Skwarczyński: *Wskazania,* s. 57—60 i 78—93; 121—130; tenże: *Myśli...* s. 59—67; *Pod znakiem odpowiedzialności...,* s. 261—263); Stpiczyński: *Polska...,* passim; *Nowa Polska w nowej Europie,* „Gazeta Polska", 4 XII 1929; *Nowy rok w zorzy odrodzenia,* ibidem, 1 I 1930; A. Skwarczyński: *Dwie metody pracy społecznej,* ibidem, 10 I 1932; *Wybory samorządowe,* ibidem, 14 XII 1933; M. Jaroszyński: *Współpraca z rządem w samorządzie,* ibidem, 26 V 1934; *W drodze do wychowania klasowego,* ibidem, 26 VII 1934. Na ten temat zob.: Kulesza: *Koncepcje...,* s. 130—138.

wymiar. Również i w tym wypadku piękna teoria miała w praktyce służyć zdobyciu przez grupę szerszego poparcia społecznego.

Utrwalenie głoszonych poglądów, a zatem i utrwalenie rządów, możliwe było w dalszej perspektywie czasowej, jeśli młode pokolenie zostałoby do nich przekonane. Piłsudczycy usiłowali dotrzeć do młodzieży i wychowywać ją państwowo nie tylko za pośrednictwem szkoły, ale i poprzez różnego typu organizacje młodzieżowe. Wielką operatywność wykazywała w tej dziedzinie grupa Naprawy, ale i pułkownicy, a zwłaszcza Adam Skwarczyński i Janusz Jędrzejewicz, poświęcali im sporo uwagi. Pod ich patronatem powstała w szkołach średnich, przeznaczona dla młodzieży starszych klas, organizacja o nazwie „Straż Przednia", której zadaniem było zainteresowanie młodzieży pracą w organizacjach typu: kółka samokształceniowe, samorząd, Liga Morska, Liga Obrony Powietrznej Państwa itp. Organizacja miała więc być spadkobierczynią dawnych tajnych organizacji młodzieżowych. Tamte szkoliły niepodległościowców, a ta „ćwiczyć będzie samodzielność i odpowiedzialność młodego pokolenia, przyszłych twórczych obywateli państwa" [20]. A zatem chodziło wyraźnie o sposobienie kadr dla przyszłego uspołecznionego państwa, kierowanego przez piłsudczyków.

Na uczelniach wyższych, gdzie w zasadzie dominowała młodzież narodowa, piłsudczycy również tworzyli własną organizację. I tutaj także z inicjatywy i pod patronatem Skwarczyńskiego oraz przy znacznym współudziale J. Jędrzejewicza powstał Legion Młodych [21].

Realizacja zamierzeń związanych z tworzeniem uspołecznionego państwa, a także z innymi postulatami piłsudczykowskiej myśli politycznej, wymagała zmiany konstytucji. Niezbędność jej była tym bardziej konieczna, że przewrót dokonywał się m. in. pod hasłem naprawy ustroju. Hasło to towarzyszyło też kolejnym wyborom do sejmu i senatu, a zatem istniała pilna potrzeba konkretyzacji myśli ustrojowej piłsudczyków. Batalie ustrojowe z lat 1926—1935, ich przebieg i przedstawiane projekty są przez polską historiografię dość wszechstronnie opisane [22].

Istotne i wiążące dla piłsudczyków, zwłaszcza dla grupy pułkowników, było stanowisko samego Piłsudskiego. Także i w tej dziedzinie nie sprecyzował on nigdy jasno swoich poglądów. Po wyborach „brzeskich" w kolejnym wywiadzie udzielonym Bogusławowi Miedzińskiemu 26 XI 1930 r. dla „Gazety Polskiej" Piłsudski mówił, że nowy Sejm, dysponujący już sanacyjną większością, powinien przede wszystkim zmienić konstytucję. Główną wadę dotychczasowej Konstytucji widział Piłsudski w zupełnym braku

---

[20] A. Skwarczyński: *Straż przednia*, Wilno 1934, cytat ze s. 8.

[21] Szerzej na ten temat zob. A. Pilch: *Studencki ruch polityczny w Polsce w latach 1932—1939*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Jagiellońskiego", nr CCXCIX, Warszawa — Kraków 1972.

[22] Najpełniej na ten temat A. Ajnenkiel: *Polskie konstytucje*, Warszawa 1982, s. 278—336.

„ścisłości w dziedzinie podziału funkcji pomiędzy prezydentem, rządem, sejmem i senatem — tak, że cała Konstytucja ułożona jest jak gdyby tylko na to, ażeby się wszyscy pomiędzy sobą kłócili". Tymczasem — zdaniem Piłsudskiego — „konstytucja ma zawierać tylko coś w rodzaju układu, coś w rodzaju kontraktu pomiędzy trzema głównymi sprężynami, poruszającymi centralę państwową; coś w rodzaju możliwie ścisłego podziału funkcji państwowych pomiędzy tymi trzema sprężynami" [23].

Do problematyki konstytucyjnej Piłsudski wrócił jeszcze raz, i tym razem oficjalnie już po raz ostatni, w wywiadzie dla „Gazety Polskiej", udzielonym Tadeuszowi Święcickiemu 13 XII 1930 roku. W wywiadzie tym nawiązał on ponownie do potrzeby klarownego podziału władzy między prezydentem, rządem i ciałami ustawodawczymi. Szerzej zajął się kompetencjami głowy państwa. Odrzucił przy tym wzorzec amerykański, obarczający prezydenta obowiązkami rządzenia. Uznał bowiem, że jednego człowieka nie można obciążać tak wielkim zakresem prac, właściwie technicznych, którym nie będzie w stanie podołać. Piłsudski przywiązywał olbrzymią wagę do kompetencji i ogromu odpowiedzialności głowy państwa i w związku z tym sądził, „że główną pracą Prezydenta musi być regulowanie najwyższej pracy państwowej, tak, aby ona zbyt wielkich zgrzytów nie miała i by przeszkody, które napotyka, nie były rozwiązywane zanadto jednostronnie, to znaczy że praca Prezydenta, jako najwyższa, dbać musi o równowagę i harmonię, pomimo wszystkich tarć i nawet walk. Lecz wtedy, gdy ta właśnie rola przypada Prezydentowi, nie może Prezydent być pozbawiony bezpośredniej władzy nad wszystkimi stronami, które dają starcia, brak harmonii i zgrzyty. Nie może zatem konstytucja nie dać Prezydentowi praw bezpośrednich w stosunku do każdego z ministrów, tak samo jak w stosunku do sejmu czy senatu". Dalej Piłsudski mówił bardzo krytycznie o konstytucyjnych wymogach kontrasygnaty decyzji prezydenckich, podkreślał któryś raz z kolei, olbrzymią rolę prezydenta w państwie. Opowiedział się przy tym za jego obiorem w głosowaniu powszechnym, aby go w ten sposób jeszcze bardziej uniezależnić od izb ustawodawczych [24].

Na tym właściwie kończyły się dyspozycje konstytucyjne Piłsudskiego.

---

[23] P i ł s u d s k i: *Pisma zbiorowe...*, t. 9, s. 257—260. W dalszej części tego wywiadu (s. 260—263) Piłsudski mówił, że przeciwny jest wprowadzaniu do konstytucji nadmiernej ilości różnych pryncypiów, że chce zaniechania „nonsensownego immunitetu sądowego dla panów posłów". Wypowiadał się też przeciwko „przesadzie prawnej", która nadmiernie rozszerza zakres ustawodawstwa i wszystkie przejawy życia publicznego chce regulować paragrafami prawnymi.

[24] P i ł s u d s k i: *op. cit.*, s. 264—270. Na zarzuty zaś, że wybór prezydenta w głosowaniu powszechnym oznacza demagogię, odpowiadał (s. 270), że uwagi te „czynione są przez najgłupszych i najdurniejszych demagogów". Tego typu brutalnych sformułowań, charakterystycznych dla ostatnich lat życia Piłsudskiego (zwłaszcza lat 1923—1930), jest w tym wywiadzie więcej.

Zarówno w wypowiedziach sprzed maja 1926 r., jak i tych cytowanych wyżej, koncentrowały się one wokół kompetencji głowy państwa (co Marszałek znał z autopsji) i izb ustawodawczych. Szczególny nacisk kładł Piłsudski zawsze na rozbudowę uprawnień, a więc i znaczenie prezydenta, w którym chciał widzieć czynnik równowagi najwyższych władz państwowych. Postawa Marszałka wynikała, bez wątpienia, zarówno z założeń teoretycznych, jak i doświadczeń praktycznych. Skoro bowiem stawiał on na silne państwo, to musiał eksponować potrzebę istnienia silnej i sprawnej władzy. A tutaj teoria i praktyka podpowiadała, że obdarzona odpowiednimi kompetencjami głowa państwa jest bez porównania bardziej operatywna niż wielogłowy, skłócony i nie posiadający większości sejm. Czteroletnie doświadczenia Piłsudskiego, wyniesione z piastowania stanowiska naczelnika państwa, ukształtowały jego bardzo krytyczny stosunek do polskiego parlamentu, a w konsekwencji spotęgowały dążenie do maksymalnego wzmocnienia władzy wykonawczej.

Od 1931 r. Piłsudski mało już interesował się problemami konstytucyjnymi. Jak wynika z kroniki sporządzonej przez Wacława Jędrzejewicza, ze Sławkiem, w którego rękach skoncentrowane były wszystkie sprawy związane z reformą ustroju, spotykał się rzadko i krótko, a w dyspozycjach nie wyszedł już poza wcześniejsze, przedstawione tutaj sugestie [25].

Cechą przewodnią piłsudczykowskiej myśli ustrojowej pozostało dążenie do wzmocnienia egzekutywy kosztem legislatywy. Zawsze wszak opowiadali się oni za silną, a więc efektywnie działającą władzą. Nowe projekty miały, a może nawet musiały być tak skonstruowane, aby piłsudczycy, działając w ramach tych przepisów, nie stracili władzy. Nowelizacja konstytucji przeprowadzona w sierpniu 1926 r. nie w pełni zadowalała piłsudczyków. W nowym Sejmie szef BBWR Walery Sławek, zgodnie zresztą z przedwyborczymi obietnicami, zasygnalizował konieczność przystąpienia do zmiany konstytucji. Celem BBWR, mówił Sławek, jest stworzenie takiej ustawy zasadniczej, aby stare, przedmajowe czasy i związane z nimi złe obyczaje nie miały możliwości powrotu. Nie chodziło jednak o likwidację parlamentaryzmu, lecz jedynie o zmianę form i metod jego działalności. „Chodzi o uleczenie parlamentaryzmu, który nie tylko u nas przechodzi silny kryzys". Jednocześnie Sławek z mocą podkreślał, iż w żadnym wypadku projekt polski nie może stanowić naśladownictwa obcych wzorców [26].

Idąc po linii wskazań Komendanta i swoich wcześniejszych założeń, piłsudczycy jednoznacznie opowiedzieli się za wzmocnieniem władzy prezydenta. Tezy tej nikt w BBWR nie podważał, a tym bardziej jak najdalsza była od tego grupa pułkowników. We wszystkich wypowiedziach

[25] W. Jędrzejewicz: *Kronika życia J. Piłsudskiego*, t. II, Londyn 1977, s. 473. Potwierdzają to późniejsze jego rozmowy ze Sławkiem, Świtalskim, Kozłowskim (AAN, Zbiory Zespołów Szczątkowych, t. 71, passim).

[26] *Stenogramy II Sejmu, 12 pos.*, k. 43—46 (cytat k. 46).

przedstawicieli grup pojawiała się opinia, że wzmocnienie władzy prezydenckiej należy zaczynać od samego sposobu jego wyboru. Proponowali zatem wybór w głosowaniu powszechnym, aby głowa państwa była faktycznym mandatariuszem całego narodu. Według ich koncepcji prezydent nie miał rządzić, natomiast miał mieć prawo desygnować premiera według własnego uznania, a na jego wniosek pozostałych członków rządu oraz oceniać działalność gabinetu. W stosunku do parlamentu prezydent zachować miał także pozycję nadrzędną w tym sensie, że w razie niezadowolenia z jego działalności mógł go w każdej chwili rozwiązać. Zabezpieczenie polskiej racji stanu zapewniać miały wpływy prezydenta na politykę zagraniczną państwa, a zwłaszcza wojsko, poprzez uzależnienie generalnego inspektora sił zbrojnych wyłącznie od głowy państwa. Wszystkie te i bardziej szczegółowe prerogatywy sprowadzać miały prezydenta do roli najwyższego arbitra, który regulować miał działania podstawowych czynników państwowych i rozwiązywać kryzysy, jakie mogą zaistnieć między poszczególnymi organami władzy i administracji państwowej (np. między sejmem a rządem). W sumie więc prezydent, obdarzony wielkimi prerogatywami i autorytetem (jako mandatariusz narodu), miał być, według piłsudczyków, strażnikiem harmonijnego rozwoju państwa.

W odniesieniu do rządu postulaty piłsudczyków były dość ogólnikowe i mówiły o konieczności wzmocnienia władzy wykonawczej, o potrzebie takiego odseparowania sejmu od spraw rządzenia, aby gabinety mogły efektywnie funkcjonować, bez ciągłego wtrącania się sejmu do ich bieżącej pracy. Rząd, według tych wizji, w całości i każdy minister z osobna odpowiedzialny winien być przed prezydentem, ale też przed sejmem i konstytucyjnie przed Trybunałem Stanu. Jednocześnie w rozważaniach tych dążono do utrudnienia obalenia gabinetu przez sejm. Podkreślano, że takie niezależne i silne rządy działać jednak muszą w granicach prawa ustanowionego przez izby parlamentarne. W dyskusjach podnoszono też potrzebę wzmocnienia pozycji premiera w stosunku do ministrów, na wzór lub raczej nieomal do rozmiarów władzy w stylu kanclerskim.

W myśli piłsudczykowskiej zawsze poczesne miejsce zajmowało dążenie do znacznego ograniczenia kompetencji sejmu. Dotyczyło to przede wszystkim rezygnacji z części jego uprawnień na rzecz prezydenta oraz ograniczenia wpływów na działalność rządu jedynie do dawania ogólnych dyrektyw, z pozostawieniem rządowi inicjatywy i możliwości działania. Bardzo istotną sprawę systemu parlamentarnego stanowi ordynacja wyborcza. Zatem jeśli chciano ograniczyć wpływy partii politycznych, zmieniona ordynacja wyborcza mogła oddać piłsudczykom wielkie usługi. W dyskusjach zagadnienia tego szerzej jednak nie rozwijano, a nawet często podkreślano, że podstawowe elementy demokratycznego charakteru ordynacji wyborczej (jak powszechność, demokratyczność, tajność, bezpośredniość) nie będą naruszone. Ostatecznie jednak ordynacja wyborcza zaprojektowana przez piłsudczyków eliminowała pośrednictwo partii politycz-

nych w wyborach. Nie chodziło przy tym o całkowitą eliminację partii z życia politycznego i wprowadzenie sejmu jednopartyjnego, np. na wzór włoski, a jedynie o utrwalenie polskiej koncepcji ustroju ustalonego przez nową konstytucję. W sumie więc projektowane zmiany miały, zdaniem piłsudczyków, doprowadzić do uzdrowienia systemu parlamentarnego, obcinając zbędne, a nawet szkodliwe jego wynaturzenia.

W stopniu o wiele większym niż sejm, zmiany objąć miały senat. Piłsudczycy proponowali poszerzenie jego kompetencji do rozmiarów nieznanych w innych państwach. Senat miał zarówno temperować sejm w jego aspiracjach sięgania po władzę, jak i rząd, gdyby ten usiłował nadużywać władzy. Bardzo istotne były propozycje zmiany ordynacji wyborczej do senatu. Piłsudczycy postulowali nominację $^1/_3$ senatorów przez prezydenta w celu umożliwienia działalności wybitnym obywatelom, nie związanym z partiami i innymi organizacjami politycznymi. Jeśli chodzi o wybór reszty senatorów, propozycje były różne, ale wszystkie odstępowały jednoznacznie od zasad dotychczasowej, demokratycznej ordynacji. Największe wrażenie zrobił projekt Sławka, aby reszta senatu wybierana była przez tzw. „kadrę obywatelską", zwany przez innych legionem zasłużonych. W skład jej wejść mieli ludzie zasłużeni w walce o niepodległość i za te zasługi odznaczeni orderami wojennymi. Uzasadniając wniosek, Sławek mówił, że istnieje potrzeba takiego urządzenia państwa, aby w przyszłości mogli w nim dochodzić do głosu ludzie rzetelnego wysiłku, a projekt miał dać po temu właściwy początek. Ostre protesty całej opozycji i brak pełnego poparcia części piłsudczyków, a zwłaszcza sceptyczna postawa Piłsudskiego zmusiła Sławka do odstąpienia od tej propozycji [27].

Przedstawione dotychczas poglądy wskazują, że podstawowym celem zmiany konstytucji miało być istotne wzmocnienie władzy wykonawczej. Rodzi to zaraz pytanie o uprawnienia obywatela, o miejsce jednostki w państwie. Tezy konstytucyjne, a następnie uchwalona konstytucja zaczynały od założeń ideowo-organizacyjnych, tzw. dekalogu, który zawierał określone pryncypia i liczył dziesięć artykułów, a obdarzony był tytułem: Rzeczpospolita Polska. Zawarte w nim było sformułowanie, iż „państwo polskie jest wspólnym dobrem wszystkich obywateli", a z tego można było wyciągać różne wnioski. Nim jeszcze doszło do ostatecznej konkretyzacji, już piłsudczycy zwracali uwagę, że należy zerwać z ustalonymi w XVIII w., a więc dawno przebrzmiałymi, zasadami Jeana Jacquesa Rousseau, które stawiały wyżej wolność jednostki nad interes państwa. Tymczasem w Polsce, a coraz powszechniej także w świecie, szukało się nowych form ustrojowych, które zaczynają od eliminacji słowa „wolność" pojętego w duchu XVIII- i XIX-wiecznego liberalizmu. Podstawowa zasada nowego ustroju brzmiała według Sławka tak: „wolny obywatel w sil-

[27] Jędrzejewicz: *Kronika życia J. Piłsudskiego*, t. II, s. 473; także: AAN, ZZS, t. 71.

nym państwie". Państwo, interes państwa, tak jak go piłsudczycy rozumieli, stanowiły podstawowy, a właściwie jedyny miernik działalności obywatelskiej. Według niej miano oceniać poszczególnych obywateli. Stąd też zrodziła się owa wizja, aby tych, którzy dają państwu najwięcej swoją pracą, poświęceniem, służbą, włączyć do kadry obywatelskiej, legionu zasłużonych, czy jak ich tam jeszcze nazwiemy, aby się stali wzorem do naśladowania. I chociaż kadry tej nie stworzono w sensie odpowiednich zapisów konstytucyjnych, to przecież piłsudczycy siebie za tę kadrę uważali i z tego wewnętrznego przekonania czerpali moralne uzasadnienie, w co niektórzy zapewne szczerze wierzyli, legitymizujące ich rządy. Projekty ustrojowe piłsudczyków, a potem sama konstytucja, miały dać podstawę prawną do stworzenia silnego państwa, w którym możliwa byłaby realizacja szerszych ich wzorców ustrojowych, przerastających ramy konstytucyjne, a zmierzających do wizji uspołecznionego państwa. Najczęściej głos na tematy konstytucyjno-ustrojowe zabierali tak prominentni piłsudczycy, jak: Walery Sławek, Stanisław Car, Adam Skwarczyński, Janusz Jędrzejewicz, Wacław Makowski, Ignacy Matuszewski, Bogusław Miedziński, Tadeusz Hołówko, Bogdan Podoski, Stefan Mękarski i wielu innych [28].

---

[28] W dyskusji na tematy konstytucyjne w Sejmie w styczniu i lutym 1929 r. z piłsudczyków wystąpili m. in. (cyt. za: *Stenogramy II Sejmu*): M. Downarowicz (*39 pos.*, ł. 13—17), W. Makowski (*39 pos.*, ł. 17—23), W. Sławek (*52 pos.*, ł. 5—6), A. Piasecki (*61 pos.*, ł. 80—82) i inni. Podczas debaty 3 III 1931 głos zabrali: J. Jędrzejewicz, W. Makowski, S. Car, T. Hołówko, J. Radziwiłł i B. Miedziński (zob. *Stenogramy III Sejmu, 18 pos.*, ł. 3—29, 54—62, 79—92). W słynnej debacie 26 I 1934 głos zabrali jedynie S. Car i W. Makowski (*ibidem, 108 pos.*, ł. 3—22, 25—33 i 55—56). W dyskusji 25—26 VI 1935 nad ordynacją wyborczą głos ze strony piłsudczyków zabierali: B. Podoski (trzy razy), Madeyski, S. Car (2 razy), M. Malinowski (*ibidem, 145 pos.*, ł. 5—15, 101—112, 132—134; *146 pos.*, ł. 12—16; *147 pos.*, ł. 3—9; *148 pos.*, ł. 3). Por. też debatę konstytucyjną w Senacie: 16 I 1935 wystąpili: W. Rostworowski, Z. Jundziłł, L. J. Evert, W. Roman (*Stenogramy III Senatu, 69 pos.*, ł. 4—28, 91—95, 97—100). Por. także debatę nad ordynacją wyborczą 4 VII 1935, w której ze strony BBWR głos zabierali: M. Löwenherz, S. Ehrenkreutz, W. Roman i Kamieniecki (*ibidem, 80 pos.*, ł. 4—13, 57—60, 64—76, 90—94). Charakterystyczne są również wypowiedzi publicystyki politycznej: A. Miller: *Zmiana konstytucji polskiej*, „Droga", I 1928; *W przeddzień zmiany konstytucji*, ibidem, IX 1928 (cały ten numer poświęcony był problemom konstytucyjnym); S. Mękarski, *Na drodze do nowej konstytucji*, ibidem, X 1933; A. Skwarczyński, *Doświadczenia społeczne a konstytucja*, ibidem, I 1934; A. Speiser, *Etyczne podstawy elitaryzmu*, ibidem, III 1934. A także liczne artykuły na ten temat w prasie codziennej, zwłaszcza w „Głosie Prawdy" i „Gazecie Polskiej". Zob. Matuszewski, *Próby syntez*, s. 121—165; Skwarczyński, *Wskazania*, s. 131—144; [Sławek], *Ideologia obozu...*, s. 34—40; S. Car, *Na drodze ku nowej konstytucji*, Warszawa 1934; tenże, *Czynnik równowagi w nowej konstytucji*, Warszawa 1935; tenże, *Nowa konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej*, Warszawa 1935; A. Piasecki, *O kryteriach oceny projektów konstytucji*, Warszawa 1929; tenże, *Tezy konstytucyjne marszałka Piłsudskiego*, Warszawa 1931; W. Makowski, *Na drodze do reformy konstytucji*, Warszawa 1929; tenże, *Uwagi o projekcie reformy konstytucji*, Warszawa 1930; K. Świtalski, *O rewizję konstytucji*, Warszawa 1930; Cz. Znamierowski, *Konstytucja styczniowa i ordynacja wyborcza*, Warszawa

Omawiając piłsudczykowską myśl ustrojową nie poruszałem problemu wodzostwa, czy też związanej z nim dyktatury. Piłsudczycy bowiem mówili: w Polsce dyktatury nie ma, bo nie ma dyktatora. Oczywiście była to nieprawda. W Polsce był dyktator i była dyktatura. Na nic się więc zdały interpretacje na modłę tych, które na przykład Car zaprezentował w Sejmie: „Józef Piłsudski nie jest dyktatorem, jest natomiast wielkim autorytetem moralnym" [29]. Piłsudski był i jednym i drugim, w zależności kto, z jakich patrzył pozycji. Wszystkie te kwestie dotyczą bieżącej polityki i propagandy. Natomiast patrząc w przyszłość, biorąc pod uwagę myśl piłsudczyków, według której przyszłość ta miała zostać ukształtowana, miejsca na dyktatora i teoretycznie na dyktaturę nie było. Piłsudski był stary i schorowany, a po jego śmierci jedynym autorytetem miała się stać konstytucja. Ona miała kształtować dalsze losy państwa i stąd u piłsudczyków takie zainteresowanie tą problematyką. Oczywiście nie zamierzali oni oddawać władzy, ani nawet dzielić się z innymi, i dlatego konstytucyjnie zagwarantowali sobie odpowiedni sposób wyboru prezydenta oraz sejmu i senatu. Opozycja słusznie stwierdzała, a z czasem do podobnych wniosków doszła też znaczna część sanacji, że wprowadzenie nowej ordynacji zmieniło wybory w akt głosowania i oddało w ręce administracji wiążące decyzje odnośnie ustalenia listy kandydatów. Tak w rzeczywistości było i o to zresztą chodziło. Dyktatura sanacyjna miała funkcjonować w nieskończoność, ale realizowana w kulcie i z poszanowaniem prawa, zgodnie z obowiązującą konstytucją. Szefem państwa, w myśl przepisów konstytucyjnych, pozostawał prezydent, a nie żaden wódz mniej lub bardziej charyzmatyczny, dożywotni, i nawet teoretycznie przed nikim nie odpowiedzialny. Nowy ustrój miał ułatwić przyciągnięcie do pracy na rzecz państwa zdrowych sił społecznych, czego — co piłsudczycy dostrzegali — dyktatura nie była w stanie zrobić. Przygotowanie i uchwalenie nowej konstytucji stanowiło dla pułkowników, a przynajmniej ich ideowo niezdemoralizowanej części, nie tylko element ułatwiający sprawne i na prawie oparte funkcjonowanie państwa, ale i poważny krok na drodze przebudowy całego ustroju w kierunku pełnego uspołecznienia państwa. Z zamysłów tych i pięknych teorii nic w tych latach nie wychodziło; nie potrafiono ich, a właściwie nawet nie usiłowano wprowadzać w życie. W praktyce grupa pułkowników sprawująca niepodzielnie władzę w latach 1930—1935 realizowała ją metodami dyktatorskimi. Inna rzecz, że rozprawa z opozycją, mniejszością ukraińską, a zwłaszcza ciężki kryzys gospodarczy utrudniały, jeśli wręcz nie uniemożliwiały eksperymentowanie w dziedzinie ustroju społecznego.

1935; *Sprawozdanie z ankiety przygotowawczej do reformy konstytucji, odbytej w dniach 30, 31 lipca i 1 sierpnia 1928 r. w Warszawie na zaproszenie Walerego Sławka, pod przewodnictwem Wacława Makowskiego*, Warszawa 1928.

[29] *Stenogramy III Sejmu, 108 pos.*, k. 8.

JANUSZ FARYŚ

CONCEPTIONS OF GOVERNMENT OF PIŁSUDSKI'S FOLLOWERS 1926—1935

Summary

The May coup d'ètat 1926 was carried out by Piłsudski under the banner of moral cure (hence the 'sanacja' regime) and Piłsudski's followers called it the moral revolution. After the May, however, there was a call for working out a coherent conception of structural reconstruction of the country.

At that time, the conception of socializing the country and the principles of new constitution were elaborated. They were formulated in such a way as to make it possible to put socialization into force.

The April Constitution 1935 crowned structural quest of Piłsudski's followers.

ЯНУШ ФАРЫСЬ

КОНЦЕПЦИИ ПИЛСУДЧИКОВ, ОТНОСЯЩИЕСЯ К ГОСУДАРСТВЕННОМУ СТРОЮ 1926—1936 гг.

Резюме

Майское покущение 1926 года было совершено Пилсудским под лозунгом морального оздоровления (отсюда санация), а пилсудчики назвали его моральной революцией. Однако, после мая существовала необходимость разработки сплочённой концепции перестройки государственного строя.

Тогда были разработаны концепция обобществления государства и принципы новой Конституции, которые были так сформулированы, чтобы можна было претворить их в жизнь.

Апрельская Конституция 1935 г. венчала поиски пилсудчиков, касающиеся государственного строя.

Praca przyjęta przez Redakcję 14 XII 1987.

SZCZECIŃSKIE ROCZNIKI NAUKOWE — ANNALES SCIENTIARUM STETINENSES

1989 t. IV, z. 1, s. 109—123

ANTONI GIZA

UNIWERSYTET BELGRADZKI I JEGO ROLA W ŻYCIU NAUKOWYM I POLITYCZNYM SERBII (1905—1914)

Instytut Historii Uniwersytetu Szczecińskiego,
ul. Tarczyńskiego 1, 70-387 Szczecin

S t r e s z c z e n i e. Dzieje Uniwersytetu Belgradzkiego w latach 1905—1914, tzn. od momentu jego utworzenia do wybuchu I wojny światowej, są mało znane polskim czytelnikom. Uniwersytet ten był spadkobiercą Liceum (1810—1863) i tzw. Wielkiej Szkoły (1863—1905); mógł powstać tylko dzięki wcześniejszemu istnieniu tych dwóch instytucji. Tak jak Liceum i Wielka Szkoła, również Uniwersytet Belgradzki rozwijał się ze znacznymi trudnościami i długo funkcjonował w sytuacji niedostatecznego zabezpieczenia lokalowego, finansowego, kadrowego itp. Spuścizna przejęta po Wielkiej Szkole i trudności wewnętrzne oraz międzynarodowe Serbii nie umożliwiały dynamicznego rozwoju tej uczelni, która miała do odegrania poważną rolę kulturalno-oświatową, społeczną, a nawet polityczną. Najważniejsze były jednak jej funkcje polityczne, wynikające ze specyficznej roli Serbii wobec pozostałych narodów południowosłowiańskich. Początek XX wieku to przecież okres szczególnego nacisku na realizację idei jugosłowiańskiej przez Belgrad. W tym momencie Serbia chciała oddziaływać nie tylko ideologicznie i ewentualnie militarnie na kraje bałkańskie; Słowiańszczyzna południowa posiadała tylko dwie wszechnice — w Zagrzebiu i w Sofii. Dlatego też przed Uniwersytetem Belgradzkim stanęły zadania naukowe, oświatowe, a także szerzenia patriotyzmu serbskiego i jugoslawizmu.

S ł o w a k l u c z o w e: Uniwersytet Belgradzki — patriotyzm serbski — jugoslawizm.

W nocy z 10 na 11 czerwca 1903 r. w stolicy Serbii — Belgradzie dokonał się przewrót pałacowy. Oddani przedtem dynastii Obrenoviciów oficerowie wraz z działaczami Partii Radykalnej doprowadzili do zamachu na życie króla Aleksandra Obrenovicia i jego żony, byłej damy dworskiej o nie najlepszej reputacji, Dragi Mašin. Spiskowcy, na czele których stał zwolennik idei jugosłowiańskiej, Dragutin Dimitrijević, uzasadniali wykonanie wyroku śmierci na serbskiej parze królewskiej ich błędną polityką

zagraniczną i wewnętrzną, a także rezygnacją z dążeń do realizacji idei jugoslawizmu. Faktycznie w latach 1881—1903, tzn. od zawarcia sojuszu z Austro-Węgrami do zamachu, Serbia przestała pełnić funkcję „jugosłowiańskiego Piemontu", gdyż w trosce o dobre stosunki z Wiedniem Belgrad nie był rzecznikiem zjednoczenia Słowian południowych. Po udanym zamachu i powołaniu na tron serbski przedstawiciela konkurencyjnej dynastii Karadżordżewiczów — Piotra, zainteresowanie Belgradu polityką jugosłowiańską znacznie wzrosło. Położono poważny nacisk na oddziaływanie polityczne na Słoweńców, Chorwatów, Serbów z Wojwodiny, Sremu, Banatu i Baczki oraz Czarnogórę, Macedonię i Starą Serbię. Wyrazem tego było utworzenie terrorystycznej organizacji „Czarna Ręka", która miała działać w Macedonii i Starej Serbii na rzecz połączenia tych krajów z Serbią [1]. Przywódcą jej został Dimitrijević, który od razu zapewnił organizacji kierunek jugosłowiański, zgodny z podstawową linią polityki Belgradu oraz nadał jej piętno antytureckie, a później także antygreckie i antybułgarskie. Miało to poważny związek z nasiloną potem walką o opanowanie Macedonii [2]. Nawrót do jugoslawizmu musiał wiązać się z orientacją antyaustriacką i jednocześnie powodować coraz większe zbliżenie z Rosją. W dalszej kolejności powodowało to pogorszenie stosunków z Turcją i Bułgarią. Ponowne forsowanie jugoslawizmu, próby szukania porozumienia z państwami bałkańskimi i zyskanie poparcia Rosji poważnie umocniło autorytet Serbii, zwłaszcza wśród narodów bałkańskich. Dlatego też polityka kulturalno-oświatowa będzie w znacznej mierze podporządkowana dążeniom politycznym.

W tym samym okresie czasu sytuacja w oświacie serbskiej nie przedstawiała się korzystnie. Odsetek analfabetów w Serbii był nadal wysoki i kształtował się w granicach 80—90%, a tempo rozwoju szkolnictwa podstawowego i średniego pozostawiało wiele do życzenia. Istniało co prawda wiele organizacji o charakterze oświatowo-kulturalnym, ale nie były one w stanie prowadzić skutecznej propagandy na całych Bałkanach. Pewną rolę odgrywała założona w 1864 r. Macierz Serbska (Matica Srpska) w Nowym Sadzie, a także działające od 1882 r. Towarzystwo Nauczycielskie w Belgradzie. W 1886 r. utworzono Serbską Akademię Nauk, przekształcając w tym kierunku istniejące od 1864 r. Serbskie Towarzystwo Naukowe. Mniejsze znaczenie miały inne organizacje: Serbskie Towarzystwo Geologiczne, Instytut Geograficzny, a także Towarzystwo Geograficzne. Oprócz wymienionych działały także w Belgradzie od 1895 r. Towarzystwo Robotnicze oraz Instytut Botaniczny, założony przez Josifa Pančicia. W początkach XX w. na terenie Królestwa Serbskiego działała już pewna liczba uczonych, z których wyróżniali się m. in.: geolog Jovan Žujović,

[1] J. Skowronek, M. Tanty, T. Wasilewski: *Historia Słowian południowych i zachodnich*, Warszawa 1977, s. 498.

[2] Szerzej o tym zob. A. Giza: *Sprawa macedońska w latach 1893—1913*, „Przegląd Zachodniopomorski", 1983, nr 3—4, s. 97—111.

geograf Jovan Cvijić oraz myśliciele i historycy: Ilarion Ruvarač, Stojan Novaković, Stanoje Stanojević. Mimo niezbyt dogodnych warunków dla twórczości naukowej powstała pewna liczba prac, szczególnie z zakresu historii. Do nich zaliczyć trzeba monografie S. Novakovicia (1842—1915) pt. *Prawodawstwo Stefana Duszana* i *Odrodzenie państwa serbskiego* oraz rozprawy S. Stanojevicia o związkach bizantyńsko-serbskich i serbsko-chorwacko-słowiańskich.

Należy jednakże pamiętać, iż oświata i nauka serbska miały poważną konkurencję w Chorwacji, lepiej pod tym względem rozwiniętej i roszczącej pretensje do przewodzenia narodom południowosłowiańskim. Serbskiemu jugoslawizmowi Chorwaci przeciwstawiali swój, a na panserbizm znajdowali antidotum w postaci panchorwatyzmu. W tym położeniu nie bez znaczenia pozostawała swoista rywalizacja na polu oświatowo-kulturalnym i naukowym. Wtedy w Chorwacji znacznie niższy był odsetek analfabetów niż w Serbii, a ponadto już od 1874 r. istniał Uniwersytet w Zagrzebiu, stojący na niezłym poziomie. Od 1842 r. działała Macierz Chorwacka (Matica Hrvatska), Towarzystwo Przyrodniczo-Historyczne (od 1885 r.) oraz Jugosłowiańska Akademia Nauk i Umiejętności, założona w 1866 roku. Istnienie tej ostatniej, a zwłaszcza jej ogólnosłowiańska działalność, świadczyły o aspiracjach politycznych intelektualistów chorwackich, pragnących przewodnictwa wśród Słowian południowych. Poważne znaczenie miały prace badawcze i organizatorskie wybitnych Chorwatów, m. in. biskupa Josipa Juraja Štrosmayera, historyka kanonika Franja Račkiego, elektrotechnika Nikoli Tesli, botanika Luki Vukalovicia i wielu innych. Nieco gorzej prezentowała się oświata i kultura oraz nauka w Słowenii, nie mówiąc już o bardzo zapóźnionych pod tym względem Bośni i Hercegowinie, gdzie do szkoły uczęszczało tylko 10% dzieci. Wśród Słowian południowych w tych dziedzinach zdecydowanie przodowali Chorwaci, plasując się przed sporo zapóźnionymi Serbami i walczącymi o oświatę Słoweńcami. Najgorzej w tych przejawach aktywności narodowej prezentowała się, obok Bośni i Hercegowiny, Macedonia. Dla omawianego tematu poważne znaczenie ma fakt korzystnego rozwoju oświaty i nauki w Chorwacji. Właśnie pomiędzy Serbami i Chorwatami toczyła się bowiem rywalizacja o to, jaka będzie przyszła Jugosławia i czy siłą wiodącą w niej będą katoliccy i prozachodni Chorwaci, czy też prawosławni i często prorosyjscy Serbowie. W tym wyścigu, który nie zakończył się nawet po formalnym powstaniu Jugosławii, niebagatelne miejsce zajmowały ogólny poziom oświaty i szkolnictwa, kultury oraz rozwój nauki.

W ciągu całego XIX wieku w Serbii nie było wyższej uczelni z prawdziwego zdarzenia. Co prawda istniały gimnazja i półgimnazja oraz Liceum w Belgradzie, ale daleko im było do spełnienia tych wymagań, jakie stały przed nowym i zacofanym państewkiem, posiadającym jedno-

cześnie znaczne aspiracje polityczne. Liceum [3] istniało do 1863 r., kiedy zostało przekształcone w tzw. Wielką Szkołę [4]. Ta druga, aczkolwiek była już tworem w stosunku do swej poprzedniczki wyżej zorganizowanym, także nie wypełniała dotkliwej luki w szkolnictwie, kulturze i nauce Serbii. Na przełomie XIX i XX w. sytuacja polityczna tak wewnątrz państwa, jak też i poza jego granicami, na Półwyspie Bałkańskim, wymagała w tej dziedzinie radykalniejszych posunięć i stworzenia form wyżej zorganizowanych. Od 1890 r. jako stały problem, i to jeden z najpoważniejszych, przewijała się kwestia jak najszybszego powołania uniwersytetu w Belgradzie. Od tego czasu wielu uczonych przedkładało rozmaite plany i projekty budowy uniwersytetu, oparte najczęściej na wykorzystaniu istniejącego potencjału Wielkiej Szkoły. Ważkim wydarzeniem było wystąpienie Simy Lozanicia, rektora Wielkiej Szkoły, na posiedzeniu Rady Wielkiej Szkoły w październiku 1890 r. Pod wpływem Lozanicia Rada podjęła decyzję wystąpienia do Ministra Oświaty Serbii z prośbą o zgodę na przekształcenie tej uczelni w uniwersytet. W rezultacie tej sesji Rady Lozanić zwrócił się do ministra Andrzeja Nikolicia o zaspokojenie „tej kulturalnej potrzeby naszej ziemi" i postawienie przez niego na najbliższej sesji Skupsztyny problemu uniwersytetu. W ślad za tym powołano odpowiednią komisję do spraw organizacji uniwersytetu oraz opracowano szczegółowy projekt przeistoczenia Wielkiej Szkoły w Uniwersytet Belgradzki. Na razie jednak uzupełniono dotychczasowy statut Wielkiej Szkoły i zmieniono w kierunku umożliwiającym wielkie przeistoczenie [5]. Od pierwszego projektu do powołania uniwersytetu w 1905 r. minęło aż 15 lat i trudno wytłumaczyć dlaczego rodził się on tak przesadnie długo. Jednakże w tym okresie w Wielkiej Szkole przy Wydziale Filozoficznym utworzono Obserwatorium Geograficzne (1894) r.), a także powołano kilka specjalistycznych seminariów: matematyczne (1895), języka francuskiego (1901) i języka serbskiego (1895). Analogicznie na Wydziale Technicznym powołano w 1887 r. Pracownię Geodezyjną, w 1894 r. Pracownię Hydrotechniczną, a w 1898 r. — Pracownię Elektrotechniczną [6]. W 1896 r. wszedł w życie nowy regulamin Wielkiej Szkoły, opracowany rok wcześniej [7]. W myśl jego poszczególne Rady Wydziału otrzymały autonomię wewnętrzną i pełną swobodę programową, co znacznie pomogło w tworzeniu nowych laboratoriów, pracowni i seminariów. Na bazie tego regulaminu utworzono sporo no-

[3] Na temat Liceum Belgradzkiego zob. C. Cunković: *Školstvo i prosveta u Srbiji u XIX veku*, Beograd 1971.

[4] O historii Wielkiej Szkoły zob. np. S. Nikolajević: *Velika Škola za 50 njenih godina*, „Godišnica Čupičeve zadužbine", XII, Beograd 1891.

[5] Arhiv Srbije, Beograd [dalej: ASB], fond Min. Prosvete 2—91/1892, Sima Lozanić ministru prosvete 2.10.1890.

[6] S. Bojović: *Reforme Liceja i Velike Škole i osnivanje Univerziteta u Srbiji*, „Istorijski glasnik" (Beograd) 1986, nr 1, s. 76.

[7] ASB, fond Velika Škola — 688/1895, Rektor ministru prosvete 18.9.1895.

wych katedr. Wkrótce Wydział Filozoficzny podzielono na cztery instytuty: Lingwistyczno-Literacki, Historyczno-Geograficzny, Matematyczno-Fizyczny i Przyrodniczo-Chemiczny. Wydział Techniczny podzielono na trzy instytuty: Mechaniczny, Techniczny i Architektoniczny. Wydział Prawny również podlegał tym innowacjom, i wydzielił z siebie dwa instytuty: Prawa Sądowego i Polityczno-Ekonomiczny. Regulamin z 1896 r. stanowił słup milowy na drodze do uniwersytetu i opierając się na nim dokonywano dalszych posunięć. Jednym z nich było postanowienie o przewidywanym składzie przyszłej uczelni, którą miały tworzyć trzy istniejące dotychczas wydziały oraz dwa nowe: Wydział Medyczny i Teologiczny [8].

Znaczącą rolę w dążeniu do uczynienia Belgradu miastem uniwersyteckim odegrał profesor chemii Marko Leko, pełniący obowiązki rektora Wielkiej Szkoły w latach 1902—1904. Swój udział mieli także profesorowie Wielkiej Szkoły: Slobodan Jovanović, Nikola Stamenković, Vojislav Bakić, Bogdan Gavrilović, Jovan Žujović, Živojin Perić, Svetolik Radovanović, Kosta Glavinić, Jovan Cvijić. Ten ostatni zdobył sporą popularność głównie za granicami Serbii, został bowiem członkiem Akademii Nauk i Umiejętności w Zagrzebiu, a także członkiem Rosyjskiej Akademii Nauk i Czeskiej Akademii Nauk. W ostatnich miesiącach przed powołaniem uniwersytetu zatrudniono wielu nauczycieli gimnazjów belgradzkich i kragujevackich, mianując ich asystentami na różnych kierunkach w Wielkiej Szkole. W organizacji nowej uczelni pomagali profesorowie będący członkami Serbskiej Akademii Nauk. Całkiem pomyślny rozwój sytuacji, charakteryzujący się powolnymi, ale ciągłymi krokami naprzód i stopniowymi przeobrażeniami, został zakłócony z powodów politycznych, związanych ze wspomnianym wyżej zamachem stanu. W roku 1903 nie poczyniono praktycznie żadnych postępów, ponieważ zmieniło się wówczas aż sześciu ministrów oświaty [9].

W końcu na przełomie 1904 i 1905 r. problem budowy uniwersytetu doprowadzono do finału. W grudniu 1904 r. ogłoszono dekret o utworzeniu Uniwersytetu Belgradzkiego. W ciągu niewielu dni dosyć energicznie utworzono w Belgradzie szereg gabinetów przedmiotowych, laboratoriów i pracowni. Powołano nowe seminaria i grupy ćwiczeniowe. Dużo uwagi poświęcono kadrze, szczególnie w etapie początkowym, tzn. przy rozdziale etatów, stanowisk i funkcji. W celu dokładnej analizy kadrowej dokonano szczegółowego przeglądu prac naukowo-badawczych i dorobku poszczególnych profesorów i kandydatów na to stanowisko. O nadaniu stopnia profesorskiego decydowały względy merytoryczne, a więc przede wszystkim ilość i jakość pozycji publikowanych, składających się na dorobek naukowy w określonej dziedzinie wiedzy. Wkrótce ministerstwo powołało nowe władze uniwersyteckie oraz obsadziło stanowiska w administracji uczel-

[8] Bojović, *op. cit.*, s. 76—77.

[9] Tamże, s. 79.

nianej. Nowo powołana Rada Uniwersytetu Belgradzkiego wystąpiła do Ministerstwa Finansów o pożyczkę na rozwój szkoły, a szczególnie na rozbudowę infrastruktury, głównie budynków oraz adaptowania różnych starych domów na pomieszczenia uniwersyteckie, przede wszystkim biblioteki itp. Szybko przeprowadzono ewidencję prac publikowanych pracowników Uniwersytetu Belgradzkiego [10]. Początkowo w Uniwersytecie działało tylko ośmiu profesorów zwyczajnych (redovnih) i stanowili oni coś w rodzaju oddzielnej kurii, posiadającej prawa daleko idącej swobody w dziedzinie naukowej, publicystycznej, po części administracyjnej. Na czele tej ośmioosobowej grupy stał mianowany przez władze prof. Sima Lozanić. Skład jej przedstawiał się następująco: w dziedzinie chemii — Sima Lozanić, geologii — Jovan Žujović, geografii — Jovan Cvijić, historii Serbii — Ljubomir Jovanović, matematyki — Mihajlo Petrović, historii powszechnej — Dragoljub Pavlović, konstrukcji architektonicznych — Andra Stefanović, ekonomii politycznej — Milan Radovanović [11]. Rektorem Uniwersytetu Belgradzkiego został Lozanić.

Stany kadrowe w poszczególnych pionach były początkowo ograniczone, co wynikało z małej ilości wysoko wykwalifikowanych pracowników naukowych, jak też i z trudności budżetowych. Uczelnia otrzymała niewysokie fundusze i mimo pożyczki bankowej nie mogła zaspokoić swoich podstawowych potrzeb w zakresie budowy infrastruktury lokalowej, jak też w dziedzinie zatrudnienia profesorów, docentów i asystentów. Po miesiącach dopiero, na prośbę władz Uczelni, Skupsztyna ponownie rozpatrzyła zagadnienie stanu kadrowego. Podwyższono wtedy stan profesorów do pięćdziesięciu osób, z czego profesorów zwyczajnych przewidywano 20 osób, a nadzwyczajnych — 30. Ponadto ustalono liczbę docentów i asystentów łącznie do 50 osób. Mimo wszystko nie była to wysoka liczba i Uniwersytetowi Belgradzkiemu trudno było imponować innym wszechnicom skromną ilością stu pracowników naukowo-dydaktycznych. W tym miejscu warto nadmienić, że w stosunku do Wielkiej Szkoły był to skok tylko trzykrotny, gdyż zatrudniała ona 33 wykładowców. Nie od razu też zatrudniono odpowiednią liczbę profesorów zwyczajnych i nadzwyczajnych i dlatego długo po 1905 r. katedrami i instytutami kierowali docenci. Niektórzy Serbowie dlatego nazywali belgradzką wszechnicę „uniwersytetem docentowskim" i porównywali do oddziału wojska, któremu przewodziliby nie oficerowie, lecz podoficerowie [12]. Nie udawała się realizacja większości zamierzeń. Mimo ambitnych planów z powodów finansowych i kadrowych nie można było otworzyć dwóch nowych wydziałów — medycznego i teologicznego, które istniały tylko na papierze. Nie otwarto szeregu

[10] ASB, fond Velike Škole 5—8/1905, Ministar prosvete predsedniku Univerzitetskog saveta 27.2.1905.

[11] ASB, fond Ministarstvo Prosvete 12—140/1905, Rektor Lozanić ministru prosvete 11.3.1905.

[12] Zob. S. J o v a n o v i ć: *Univerzitetsko pitanje,* Beograd 1914.

nowych kierunków. Warunki do rozwoju i powstawania nowych wydziałów, instytutów i katedr powstały dopiero po zakończeniu I wojny światowej i utworzeniu Królestwa Serbii, Chorwacji i Słowenii, które przekształciło się z kolei w Jugosławię.

Pomimo wszelkich swoich niedostatków, Uniwersytet Belgradzki pozostawał najpoważniejszą instytucją naukową, dydaktyczną i kulturalną w Serbii w tym czasie. Był on konieczny dla tego kraju tak samo, jak niezbędne były jego gruntowne przeobrażenia i przyśpieszenie jego rozwoju. Był nieodzowny dla nasilenia kulturalnego i oświatowego oddziaływania Serbii na ziemie południowosłowiańskie, szczególnie na te najbardziej zacofane, tj. Bośnię i Hercegowinę. W początkach XX wieku na obszar tych dwóch prowincji, anektowanych w 1908 r. przez monarchię habsburską, rozciągnięte zostały wpływy oświatowe Austrii. Najbardziej niebezpieczna dla Belgradu była stopniowo rosnąca dominacja chorwacka, co z kolei godziło w serbski jugoslawizm i mogło przybliżyć realizację idei panchorwackiej. Siła oddziaływania Uniwersytetu Belgradzkiego na zewnątrz miała więc określone znaczenie zarówno w całokształcie walki Serbii z Austro-Węgrami o Bośnię i Hercegowinę, jak też w rywalizacji z Chorwatami o pierwszeństwo w Słowiańszczyźnie południowej.

W odczuciu serbskich władz państwowych i oświatowych powołanie tej największej w dziejach narodu szkoły należało uznawać za wyczyn o znaczeniu historycznym. Poglądy dosyć optymistyczne w odniesieniu do przyszłości Uniwersytetu Belgradzkiego dominowały nad głosami wyrażającymi niedosyt i niezadowolenie. Znalazło to najpełniejszy wyraz w przemówieniu rektora Simy Lozanicia w dniu 2 października 1905 roku. Akcentował on fakt powstania wszechnicy w sto lat od wybuchu powstania Serbów pod wodzą Jerzego Karadżordżewicza przeciwko Turkom oraz wiązał je z siedemdziesięcioleciem utworzenia Liceum Belgradzkiego, protoplasty Uniwersytetu Belgradzkiego. Lozanić mówił m. in., że „tak jak słońce swoją jasnością i ciepłem ożywia martwą przyrodę, ziemię, wodę i powietrze, tak samo i ta szkoła da ducha ludziom, rozwinie ich umysły i w ten sposób ze zwykłego człowieka powstanie kulturalny człowiek". Lozanić wyrażał też nadzieję, że i Uniwersytet Belgradzki osiągnie wysoki poziom, zapewni społeczeństwu prawidłowy rozwój sił umysłowych, a z kolei także naród serbski zajmie należne mu miejsce w kulturalnym rozwoju świata, miejsce należne mu ze względu na jego bogatą przeszłość. Swoje inauguracyjne wystąpienie Lozanić kończył następującymi słowami: „Niech Bóg da, żeby rósł, żeby rozkwitał, żeby przynosił najlepsze płody nasz młody Uniwersytet!" [13]

Idea powołania Uniwersytetu w Belgradzie jawiła się też jako wyraz społecznych i politycznych możliwości Serbii. Lozanić akcentował, że Uniwersytet może dać młodemu królestwu to, czego ono najbardziej potrze-

[13] *Spomenica o otvaranju Univerziteta*, Beograd 1906.

buje, tzn. odpowiednią ilość wykwalifikowanych ludzi, którzy będą kierować rozmaitymi państwowymi i społecznymi urzędami i instytucjami. Mówiąc o tym, Lozanić miał na myśli także wykształcenie i wychowanie pewnej liczby wysoko wykwalifikowanych działaczy politycznych, którzy opierając się na rozbudzonym patriotyzmie serbskim będą szerzyć idee panserbskie i jugosłowiańskie. Liczył na ludzi, którzy po ukończeniu tej uczelni i przejściu przygotowania politycznego pójdą skutecznie działać na rzecz realizacji idei jugosłowiańskiej na ziemiach słoweńskich, chorwackich, bośniacko-hercegowińskich i macedońskich. Tworząc tę uczelnię władze Serbii pragnęły niejako dorównać innym państwom europejskim, które w ogromnej większości posiadały już od dawna swoje wszechnice. Do 1905 r. Serbia pozostawała więc w tej mierze zdecydowanym kopciuszkiem wśród wielkich i małych państw europejskich. Podnoszono też przyszłą rolę Uniwersytetu Belgradzkiego dla ekonomicznego rozwoju Serbii [14].

W odniesieniu do ustroju i organizacji Uniwersytetu Belgradzkiego postanawiano, że będzie on podlegał ministerstwu oświaty. Otrzymał zgodę na organizację pięciu fakultetów: teologicznego, filozoficznego, prawnego, medycznego i technicznego. Wybór rektora odbywać się miał corocznie pod koniec roku akademickiego, i dokonywała tego Rada, biorąc pod uwagę kandydatów spośród profesorów zwyczajnych, pracujących w uczelni co najmniej pięć lat. O wyborze rektora Rada powiadamiała każdorazowo ministra oświaty. Radę Uniwersytetu Belgradzkiego tworzyli profesorowie zwyczajni pod kierunkiem rektora. Rada posiadała prawo obsadzania stanowisk profesorskich i wakatów [15].

W ramach organizacji kadr uniwersyteckich w oczy rzucały się znaczne różnice w uposażeniu rocznym, świadczące, że władze przywiązywały szczególną wagę do stanowisk profesorów zwyczajnych. Znajdowało to wyraz w płacach: profesor zwyczajny otrzymywał rocznie 6 tys. dinarów, a nadzwyczajny już tylko 3283,80 din. Różnica między profesorem zwyczajnym a docentem była jeszcze większa, gdyż ten drugi otrzymywał tylko 2400 dinarów, a docent kontraktowy musiał satysfakcjonować się zapłatą czterokrotnie niższą od profesora zwyczajnego, czyli sumą 1500 dinarów [16].

Od momentu utworzenia Uniwersytet Belgradzki stał się ważnym obiektem zainteresowania władz Królestwa Serbskiego. Dotyczyło to nie tylko osoby rektora, dziekanów, profesorów zwyczajnych, nadzwyczajnych, czy docentów stałych i kontraktowych, ale przenosiło się coraz częściej i intensywniej na studentów, przybierając formę dążenia do wpływu na wybór odpowiednich kandydatów na studia. Absolwent powinien bowiem charakteryzować się wysokim poziomem wiedzy i patriotyzmu

[14] B o j o v i ć: *op. cit.*, s. 82.

[15] *Zakon o Univerzitetu*, [w:] „Zbornik zakona i uredaba o Liceju, Velikoj Školi i Univerzitetu u Beogradu", Beograd 1967, s. 179.

[16] Tamże, s. 182.

i należało od niego oczekiwać postawy obywatelskiej i myślenia w kategoriach państwotwórczych z uwzględnieniem państwowych interesów tak wewnątrz, jak i na zewnątrz kraju. Jako pewnego rodzaju instrument polityki państwowej wobec narodów południowosłowiańskich traktował tę uczelnię król Serbii Piotr I, a także większość jego czołowych ministrów, najwybitniejszych polityków serbskich. Do ich grona zaliczyć trzeba: premiera i ministra spraw zagranicznych Serbii w jednej osobie — Nikolę Pašicia, ministra informacji, zwanego wtedy w Belgradzie ministrem prawdy — Michała Jovanovicia, ministra oświaty i spraw cerkiewnych — Andrę Nikolicia, jego następcę Ljubę Jovanovicia, ministra spraw wewnętrznych — Stojana Proticia, ministra finansów dr. L. Pacu, oraz szereg innych wysokich urzędników, jak np.: P. Velimirovicia, gen. R. Putnika, dr. S. Radovanovicia, dr. M. Poličevicia, M. Božanovicia, M.S. Čurucicia, M. Draškovicia, R. Bojovicia, dr. W. Marinkovicia. Bezwzględnie najpoważniejszy wkład wnieśli trzej ministrowie oświaty i spraw cerkiewnych: Nikolić, Jovanović i Ljubomir Davidović. Sprawy Uniwersytetu były bliskie jednemu z najwybitniejszych mężów stanu w całej historii Serbii — Pašiciowi, który sam wielokrotnie zajmował się nimi osobiście i zalecał działania w celu ciągłego doskonalenia i rozbudowywania szkoły. Tendencje te znalazły najdobitniejszy wyraz w dobie wojen bałkańskich lat 1912—1913, kiedy to Serbia walcząc — najpierw wraz z Bułgarią, Grecją, Czarnogórą przeciwko Turcji, a potem wraz z Grecją, Czarnogórą, Rumunią i Turcją przeciwko Bułgarii — potrzebowała nie tylko żołnierzy i dowódców, ale także ludzi, którzy mogliby wspierać serbskie organizacje paramilitarne w Macedonii oraz przedstawiać Bułgarom i Grekom kontrargumenty w kwestii przynależności państwowej Macedonii. W początkach XX wieku, tak w okresie wojen bałkańskich, jak też w dobie kryzysu bośniackiego 1908 r., czy później — I wojny światowej, Serbowie musieli niejednokrotnie nie tylko na polu bitwy dowodzić swych praw do zjednoczenia Słowiańszczyzny południowej. Niebagatelne znaczenie posiadała również codzienna działalność informacyjno-propagandowa, działalność etnografów, historyków, badaczy języka i kultury, twórców literatury naukowej i pięknej. W końcu przecież niejednokrotnie w dziejach wielu narodów właśnie ten rodzaj objawiania swego ducha narodowego i patriotyzmu znaczył więcej niż uporczywe walki z wielokrotnie silniejszymi nieprzyjaciółmi. Wielkie znaczenie miało tu prowadzenie propagandy tak w zakresie interesów czysto serbskich, jak też szerzej — jugosłowiańskich. W tym celu aparat władzy musiał dysponować odpowiednio szeroką bazą ludzi wykształconych, znających języki obce i oddanych jugoslawizmowi. Wymagania wobec absolwentów uczelni, szczególnie zaś względem tych, którzy zajęli się działalnością na polu jugosłowiańskim precyzował „Projekt organizacji wydziału publicystycznego" (*Projekt za organizovanje publicističkog odelenja*) na uniwersytecie [17]. Już od przeło-

[17] ASB, V—III.28, *Projekt za organizovanje publicističkog odelenja.*

mu lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych XIX wieku wydział ten działał na niwie jugoslawizmu i wykonywał swe najpoważniejsze zadanie, jakim było unieszkodliwianie napadów prasowych na rząd serbski. Czynił też wiele w celu podawania do wiadomości europejskiej opinii publicznej informacji o samowoli i bestialstwie, których dopuszczała się administracja turecka na zajmowanych przez Portę terenach Macedonii, Starej Serbii i innych ziemiach słowiańskich [18]. Funkcjonariusze tej komórki wiele czynili w celu poinformowania postępowej Europy o błędach polityki austriackiej w Bośni i Hercegowinie. To właśnie oni spowodowali, że opinie rządów i ugrupowań politycznych w różnych krajach europejskich zostały w 1878 r. podzielone co do słuszności państwowej przynależności Bośni i Hercegowiny, oraz znacznie podnieśli temperaturę nastrojów politycznych nie tylko na Półwyspie Bałkańskim, ale także w całej Europie w związku z powstaniem w 1908 r. tzw. kryzysu bośniackiego, wywołanego przez Austro-Węgry dążące do aneksji Bośni i Hercegowiny.

W wydziale tym pracowało wielu absolwentów najpierw Wielkiej Szkoły, później Uniwersytetu Belgradzkiego. Zasłynęli oni z prawdziwie patriotycznego stosunku do powierzanych im obowiązków i z uczuciowego traktowania zagadnień jugosłowiańskich. Przy okazji warto zaznaczyć, że obok nich w wydziale tym działali przedstawiciele narodu polskiego. Jednym z zastępców szefa wydziału prasy i informacji był Grzegorz Tupiński, który w swej pracy posługiwał się obok języka polskiego także czeskim, rosyjskim, niemieckim, francuskim i włoskim [19].

Spośród absolwentów Uniwersytetu Belgradzkiego rekrutowała się znaczna liczba młodych ludzi, którzy podjęli działalność wywiadowczą na terenie Austro-Węgier i Turcji. Inni pełnili obowiązki serbskich agentów politycznych na ziemiach Słowenii, Chorwacji, pogranicza wojskowego, i na innych ziemiach, uważanych przez Belgrad za części przyszłej Jugosławii. Absolwenci Uniwersytetu Belgradzkiego obsadzili stanowiska agentów Serbii w Trieście, Dubrowniku oraz całą agencję w Salonikach [20]. Biorąc pod uwagę postawę polityczną działaczy politycznych, należy zaznaczyć poważny wkład Wielkiej Szkoły i później Uniwersytetu w kształtowanie ruchu patriotycznego, w rozwój jugoslawizmu i przekształcenie go w doktrynę polityczną.

Uniwersytet Belgradzki utrzymywał ścisłe związki z istniejącymi w Serbii organizacjami politycznymi, społecznymi, kulturalno-oświatowymi i naukowymi. Podkreślić należy związki Wielkiej Szkoły z Serbskim Towarzystwem Literackim (1841—1864) i jego kontynuatorem Serbskim Towarzystwem Naukowym (1864—1886), oraz Uniwersytetu Belgradzkiego

[18] Tamże, l. 3.
[19] Tamże, l. 7.
[20] ASB, V — 846, Srpska agencija u Solunu.

z Serbską Akademią Nauk. Pracownicy naukowi Uniwersytetu Belgradzkiego mieli poważny udział w organizacji wyborów członków-korespondentów zagranicznych Serbskiej Akademii Nauk. Wybór wybitnego pisarza polskiego Henryka Sienkiewicza na członka-korespondenta SAN w 1906 r. nie pozostawał bez związku z Uniwersytetem i jego poprzedniczką Wielką Szkołą. Absolwent tej ostatniej i późniejszy minister oświaty i spraw cerkiewnych Stojan Novaković był największym orędownikiem kandydatury tak popularnego w Serbii i Chorwacji autora *Quo vadis*. Novaković był wówczas prezesem SAN i wniosek o wybór Sienkiewicza napisał na własną rękę, a dopiero potem, głównie sam, podjął się umotywowania zyskując później poparcie kolegów [21].

Wśród uczonych serbskich, zajmujących się historią literatury powszechnej w Belgradzie było wielu wielbicieli prozy H. Sienkiewicza. Należał do nich N. Manojlović-Rajk, a także tłumacz z języka polskiego i propagator literatury polskiej w Serbii prof. R. Košutić, który jako wybitny wykładowca j. polskiego na Uniwersytecie Belgradzkim wychował wielki zastęp młodych tłumaczy i przybliżył Serbom piśmiennictwo bratniego narodu słowiańskiego — Polaków. Przy okazji warto nadmienić, że dzięki Košuticiowi na początku XX wieku i w okresie międzywojennym było w Belgradzie wielu dobrych polonistów, a sam Košutić wydał zarówno *Gramatykę języka polskiego*, jak też potrzebne dla studentów polonistyki *Wypisy z literatury polskiej* i *Słownik polsko-serbski*. Spośród innych, nieco młodszych polonistów z Uniwersytetu Belgradzkiego należy wymienić L. Kneževicia i M. Jankovicia (którzy przetłumaczyli prawie wszystkie dzieła H. Sienkiewicza), a także I. Velikanovicia i C. Petrovicia oraz M. Popovicia. W galerii sporej liczby uniwersyteckich profesorów zajmujących się literaturą, historią i kulturą polską, obok Košuticia poczesne miejsce należy się wspomnianemu już S. Novakoviciowi. Ten serbski profesor prawa, żyjący w latach 1842—1915, pełniący okresowo godność premiera Serbii, był zdecydowanym słowianofilem i jugosławistą. Posiadając z grecka brzmiące imię Kosta, zamienił je na słowiańskie: Stojan. Wyrażał wielkie zainteresowanie działalnością Polaków na Bałkanach, co wyraziło się w przetłumaczeniu przezeń książki Michała Czajkowskiego pt. *Kyrdżali* i wydaniu jej w piśmie „Vidovdan". Na uwagę zasługują też kontakty Novakovicia z Teodorem T. Jeżem (Z. Miłkowskim) [22]. Jeśli mowa o uczonych serbskich wyrażających sympatie propolskie, to należy wspomnieć nazwiska: znanego chemika i zarazem rektora Uniwersytetu Belgradzkiego Simę Lozanicia, historyka L. Kovačevicia, badacza literatury klasycznej J. Turomana, matematyka M. Petrovicia, a także filologa A. Belicia, który był zarazem jednym z głównych pomysłodawców założenia ogólnosłowiańskiej akademii nauk i szerokiej międzysłowiańskiej wy-

[21] D. Živanović: *Sienkiewicz jako członek Serbskiej Akademii Nauk*, „Pamiętnik Literacki", 1956, z. 4, s. 519—520.

[22] T.T. Jeż: *Od kolebki przez życie. Wspomnienia*, t. III, Kraków 1937, s. 261.

miany materiałów naukowych, oświatowych oraz współpracy w tych dziedzinach. O sile idei słowianofilskich i jugosłowiańskich w Uniwersytecie Belgradzkim świadczy liczna korespondencja wielu jego profesorów z organizatorami zjazdu neosłowiańskiego w Pradze 1908 r. Dwóch spośród nich weszło w skład delegacji południowosłowiańskiej na ten kongres. Byli to: Ljubomir Stojanović i Vladan Veljaković [23]. Na tym najpoważniejszym spośród wszystkich kongresów neosłowiańskich wnosili oni propozycje szerokiej wymiany książek pomiędzy bibliotekami krajów słowiańskich i bliskiej kooperacji uczelni i towarzystw słowiańskich. Możliwości takie ujawniły się na krótko po kongresie praskim [24], jednakże nie zostały do końca wykorzystane, cały bowiem ruch załamał się już w 1910 r. Przy okazji wspomnieć należy o kontaktach badaczy literatury z polskim slawistą Władysławem Nehringiem, wykładającym na niemieckojęzycznym Uniwersytecie Wrocławskim. Nehring żywo interesował się i poświęcał wiele miejsca w swoich wykładach literaturze południowosłowiańskiej, a szczególnie recepcji południowosłowiańskiej pieśni ludowej [25].

Z Uniwersytetem Belgradzkim należy ściśle łączyć cały ciąg drukarni serbskich, pracujących w Belgradzie na potrzeby prasy, nauki i propagandy. Wydawano tam rozmaite poradniki, podręczniki szkolne i akademickie, almanachy, literaturę naukową i piękną oraz liczne gazety i periodyki. Spośród tych ostatnich na uwagę zasługiwały „Serbskię Nowiny" (Šrpske Novine). W wielu gazetach, periodykach i książkach wiele miejsca poświęcano problematyce bliskich związków między narodami południowosłowiańskimi i konieczności utworzenia jednego, wspólnego dla wszystkich Słowian południowych państwa jugosłowiańskiego. Drukarnie uniwersyteckie i miejskie obsługiwali w większości ludzie związani z Wielką Szkołą i Uniwersytetem, kontynuując tradycje drukarza Liceum, Dymitra Davidovicia. Poważne znaczenie miało utworzenie Królewskiej Biblioteki Wielkiej Szkoły, przemianowanej potem na Bibliotekę Uniwersytecką i podjęcie przez nią szerokiej wymiany książek z bibliotekami krajów słowiańskich, zwłaszcza rosyjskimi. Możliwości takiej wymiany istniały dopóty, dopóki ruch neosłowiański przeżywał swoje apogeum, po czym zostały ograniczone do minimum, chociaż do 1914 r. trwała kooperacja Biblioteki Uniwersyteckiej z książnicami Petersburga i Moskwy oraz Pragi czeskiej.

Z Uniwersytetem Belgradzkim blisko współpracowało Towarzystwo Teatralne w Nowym Sadzie. Chociaż funkcjonowało ono na obszarze ówczesnych Austro-Węgier w części węgierskiej, to jednak mimo rozmaitych trudności utrzymywało więź z Belgradem. Aktorzy z Nowego Sadu wysta-

[23] A. Giza: *Neoslawizm i Polacy 1906—1910*, Szczecin 1984, s. 105.

[24] A. Giza: *Zjazd neosłowiański w Pradze 1908 r.*, „Przegląd Zachodniopomorski", 1982, nr 1—2, s. 141—155.

[25] S. Sochacka: *Działalność slawistyczna Władysława Nehringa na tle epoki*, Opole 1980, s. 195—196.

wiali w stolicy Serbii szczególnie te sztuki, które zawierały ładunek patriotyczny i treści ideowe związane z ruchem jugosłowiańskim. Równocześnie w Belgradzie powstało podobne Towarzystwo Dramatyczne, kierowane przez profesora uniwersyteckiego Boškovicia. Obydwa towarzystwa objeżdżały ziemie południowosłowiańskie, również te, które wchodziły w skład Turcji i monarchii habsburskiej i wystawiały sztuki A. Puszkina, A. Fredry, Preradovicia, J. Vrchlicky'ego. Z tym rozdziałem współdziałania Uniwersytetu z towarzystwami teatralnymi wiążą się także nazwiska Polaków. Zamieszkały na stałe w Wiedniu Polak Edward Jakubowski skomponował operetkę *Ermina*, która w wykonaniu Towarzystwa Teatralnego z Nowego Sadu odniosła spory sukces w Europie Zachodniej, zwłaszcza w Londynie [26]. Z kart wspomnień przewija się nazwisko aktorki polskiego pochodzenia, Sobieskiej, która wiele razy „zadowoliła publiczność" [27]. Z wymienionymi towarzystwami przez pewien czas utrzymywała kontakty słynna polska aktorka Helena Modrzejewska oraz bliżej nie ustalony Polak, Żelaskowski [28].

Warto zaznaczyć, że w Uniwersytecie Belgradzkim w latach poprzedzających wybuch I wojny światowej prowadzono szeroką działalność informacyjną na temat historii Polski, kultury i literatury polskiej. Akcentowano krzywdę rozbiorów Polski i charakteryzowano epokę powstań narodowych, poświęcając wiele miejsca patriotycznej roli polskiej literatury romantycznej. Omawiano treść i idee wykładów Adama Mickiewicza w College de France, poezję Antoniego Malczewskiego, Józefa B. Zaleskiego, Seweryna Goszczyńskiego, prozę Henryka Rzewuskiego, Michała Czajkowskiego, Józefa I. Kraszewskiego, Teodora T. Jeża, i innych [29].

Uniwersytet Belgradzki odegrał w życiu Serbów ogromną rolę, którą należy widzieć i oceniać w wielu płaszczyznach i na wielu obszarach działalności. Przede wszystkim był pierwszą uczelnią typu akademickiego w Serbii i drugą w porządku chronologicznym na obszarze dzisiejszej Jugosławii. Chociaż nie miał on osiągnięć na skalę światową, to na terenie Bałkanów jego znaczenie było ogromne, stworzono tu bowiem po pewnym czasie środowisko naukowe i wykształcono poważną liczbę specjalistów z różnych dziedzin. Powstało sporo książek i broszur, które wniosły określony wkład w rozwój nauki serbskiej i jugosłowiańskiej. Najważniejsza jednak zasługa Uniwersytetu Belgradzkiego to wykształcenie i wychowanie wielu młodych Serbów w duchu patriotyzmu i idei jugosłowiańskiej, co znalazło wyraz w ich ofiarnej pracy tak w organach propagandy jugosłowiańskiej, prasie, wywiadzie serbskim w różnych krajach południo-

---

[26] S. P. Miletić: *Iz raznih novina. Pobrani sastavi o kazalištu, umjetnosti i književnosti*, II, Zagreb 1909, s. 167.

[27] Tamże, s. 221.

[28] Tamże, s. 253.

[29] D. Živanović: *Poljska književnost XIX veka, kao izraz poljskog narodnog duha*, Beograd 1940, s. 11.

wosłowiańskich, w policji, wojsku, drukarniach itp. Wielu absolwentów Uniwersytetu Belgradzkiego pełniło najważniejsze funkcje tak w Królestwie Serbii, jak i w późniejszych: Królestwie Serbów, Chorwatów, Słoweńców i Jugosławii. Wychowanie w duchu patriotycznym i jugosłowiańskim dało się poznać od strony jego efektów zwłaszcza na polach bitewnych obu wojen bałkańskich 1912—1913 roku i I wojny światowej, kiedy to byli studenci dawali dowody umiłowania swego kraju i dążenia do zbudowania państwa jugosłowiańskiego.

ANTONI GIZA

BELGRADE UNIVERSITY AND ITS ROLE IN POLITICAL AND SCIENTIFIC LIFE OF SERBIA (1905—1914)

Summary

In this paper, the author presents the history of Belgrade University in 1905—1914, i.e. from the moment of its foundation till the outbreak of the First World War. This university was a successor of Liceum (secondary school) and the so-called Great School (1863—1905); it could be founded only thanks to earlier existence of these two institutions. Like Liceum and the Great School, Belgrade university was also developed with considerable difficulties and, for a long time, it existed in unsatisfactory housing, financial, staff and the like conditions. The heritage taken from the Great School and also interior and international difficulties of Serbia did not afford possibilities for the dynamic development of the university which was to be of political, social and culture-educational importance. The most important, however, were its political functions resulting from the specific role of Serbia in relation to other south-Slavonic nations. The beginning of the XX th century is the period of exerting specific influence on the realization of Jugoslavian idea by Belgrade. At that moment, Serbia wanted to affect Balkan countries not only ideologically or militarily; Southern Slavs had only one university — in Zagreb. That is why the main task of Belgrade university was, first of all, to spread Serbian patriotism, Jugoslavism and only after that — performing scientific, educational and cultural functions.

АНТОНИ ГИЗА

УНИВЕРСИТЕТ В БЕЛГРАДЕ И ЕГО ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ПАТРИОТИЧЕСКОГО ДВИЖЕНИЯ В СЕРБИИ (1905—1914)

Резюме

В статье содержится история Белградского университета с момента его образования на основе так называемой Большой школы в 1905 году до начала первой мировой войны, которая на несколько лет нарушила функционирование этого первого сербского университета и второго на территории сегодняшней Югославии. Университет был наследником Лицея (1810—1863) и Большой школы (1863—1905) и его образование было возможным только лишь благодаря раньшему сушествованию вышеупомянутых предшественниц. Слож-

ные внешние условия (конфликт с Австро-Венгрей, кризис в Боснии), а также внутренние (экономическое отставание, финансовые трудности, отсутствие университетских традиций, незначительное количество образованных людей) были причиной того, что училище функционировало с большими трудностями. Несмотря ан всё это, Белградский университет дал образование многим специалистам разных областей и внёс крупный вклад в социально-экономическое и культурное развитие не только Сербии, но и всей Югославии. Однако, самыми главными оказались воспитательные функции и идейное обучение, особенно в духе патриотизма и югославских тенденций, соответствующих тогдашней политике Сербского Королества. Белградский университет воспитал значительное количество патриотов и югославских деятелей, которые проявили свою идейность и во время балканских воен 1912—1913 гг., и во время первой мировой войны.

Статья основывается на югославских архивных источниках, происходящих из сербского архива в городе Белграде, а также на многих подлинных югославских материалах.

Praca przyjęta przez Redakcję 14 XII 1987.

SZCZECIŃSKIE ROCZNIKI NAUKOWE — ANNALES SCIENTIARUM STETINENSES

1989 t. IV, z. 1, s. 125—132

STANISŁAW ŻYCIŃSKI

THESAURUS REGNI POLONIAE IN CRACOVIA 1632 PRZYCZYNEK DO LOSÓW SKARBCA ZYGMUNTA AUGUSTA

Instytut Historii Uniwersytetu Szczecińskiego,
ul. Tarczyńskiego 1, 70-387 Szczecin

S t r e s z c z e n i e. Skarbiec Zygmunta Augusta uchodził zwłaszcza w zakresie klejnotów za najbogatszy wśród wszystkich władców europejskich. Zgodnie z aktami prawnymi wydanymi po śmierci króla ruchomości wchodzące w jego skład powinny znaleźć się w skarbcu państwowym. Tymczasem inwentarz skarbca koronnego z 1632 roku wykazuje, że tylko niewielka część sławnego niegdyś tzw. „skarbca tykocińskiego" została przekazana Rzeczypospolitej. Jest charakterystyczne, że wartość skarbca koronnego z 1632 roku, oszacowana na podstawie inwentarza ruchomości, była zbliżona do wartości, jaką przedstawiały obiekty sztuki złotniczej wchodzące w skład posagu Anny Katarzyny Konstancji, córki Zygmunta III Wazy. Trudno przypuszczać, żeby Zygmunt III mógł tak bogato wyposażyć swoją córkę bez sięgania do przedstawiającego wartość znacznie przewyższającą milion dukatów — zapewne dziesięciokrotnie bogatszego od wymienionego tu skarbca koronnego — skarbca prywatnego ostatniego z Jagiellonów.

S ł o w a k l u c z o w e: Zygmunt August — skarbiec koronny — losy skarbca.

W Zamku Wawelskim przechowywany był skarbiec koronny stanowiący własność Rzeczypospolitej, od roku 1510 niezależny od skarbca prywatnego króla. Mieścił się on wraz z archiwum w izbach parterowych gotyckiego zamku. W pierwszej połowie XVI wieku został powiększony i zajmował trzy sale parteru w północno-wschodnim narożniku [1].

W skład jego wchodziły kosztowności (regalia, paradna broń, bogata uprząż, wyroby złotnicze i klejnoty, o których traktuje niniejsza informacja), jak również bogate stroje oraz, co przede wszystkim należy podkreślić, dokumenty wagi państwowej.

Wawelski skarbiec koronny, którego inwentarz został spisany 16 VII 1632, po śmierci Zygmunta III Wazy, miał z kilku przyczyn charakter

[1] A. F i s c h i n g e r: *Skarbiec Koronny na Wawelu. Przewodnik*, Kraków 1982, s. 12.

specyficzny. Po pierwsze — główną część skarbca stanowiły regalia koronne, które oczywiście w skarbcach innego typu występować nie mogły. Po drugie — ogromna ilość klejnotów w skarbcu była w dużej mierze wynikiem przyłączenia do skarbca części prywatnego majątku Zygmunta Augusta. Król ten lubował się szczególnie w zbieraniu klejnotów, a wiele zresztą drogich kamieni wniosła w posagu, w roku 1553, trzecia jego żona, Katarzyna księżna Mantui, córka cesarza Ferdynanda I Habsburga. Po trzecie — broń i zastawy stołowe z racji ciągłych przemieszczeń, jakim ulegały będąc nawet własnością państwową, w skład skarbca koronnego nie wchodziły, co nie miało przecież miejsca we wszelkiego rodzaju innych skarbcach. Po czwarte — skarbiec koronny stale ulegał zmniejszeniu, część przedmiotów bowiem zabierali kolejni władcy, uważając je widać za swoją prywatną własność, a część przedmiotów zastawiano (i przeważnie tracono bezpowrotnie) na potrzeby Rzeczypospolitej, zwłaszcza na prowadzenie kosztownych wojen.

Zasadnicza różnica pomiędzy skarbcami państwowymi: koronnym i litewskim, a wszelkimi innymi polegała na tym, że o ile np. inwentarze skarbców magnackich ukazywały całość mienia właścicieli, o tyle skarbce państwowe zawierały tylko część wyposażenia rezydencji królewskich, będącą własnością Rzeczypospolitej. Należy przy tym zauważyć, że poza regaliami zawartość skarbca była często przypadkowa, aczkolwiek w sposób zdecydowany przeważają przedmioty bardzo cenne. W skarbcach tych obok kosztowności przechowywano także oryginały dokumentów państwowych.

Tak więc pod względem wartości artystycznej i realnej (abstrahując od wartości historycznej) skarbiec koronny, nawet w okresie świetności Rzeczypospolitej, nie był bynajmniej najbogatszym skarbcem w kraju. Bogatszymi były z pewnością skarbce wielkich rezydencji magnackich na kresach, skarbce katedralne i klasztorne największych ośrodków religijnych Rzeczypospolitej oraz być może nawet niektóre skarbce patrycjuszy gdańskich.

Nie znaczy to jednak, że na początku XVII wieku król polski i wielki książę litewski nie był największym potentatem w kraju w zakresie omawianych tu czterech grup przedmiotów (bezdrzewcowa broń biała i znaki dowódców wojskowych, wyposażenie jeździeckie, wyroby złotnicze oraz klejnoty). Było to skutkiem tego, że większa część ogromnej spuścizny Zygmunta Augusta, przekazana Rzeczypospolitej przez ostatnią obok Katarzyny Szwedzkiej (Zofia Brunświcka zmarła w 1575 roku) spadkobierczynię, Annę Jagiellonkę (na mocy aktu z dnia 1 V 1576 r.[2], zrealizowanego w roku 1581), musiała się jednak dostać w jakiś sposób w prywatne ręce Zygmunta III Wazy [3].

[2] W. Sobieski, K. Lepszy: *Anna Jagiellonka (1523—1596)*, [w:] *Polski słownik biograficzny*, t. I, Kraków 1935, s. 129. Należy stwierdzić, że: „Zaraz po śmierci Zygmunta Augusta zastawiono sreber za 7363 grzywien, tj. około 74 tys. dukatów = = 220 tys. złp (A. Przeździecki: *Jagiellonki polskie w XVI w.*, t. IV, s. 79).

Żądanie szlachty, aby Anna Jagiellonka zrzekła się praw do spadku po bracie miało niewątpliwie związek z tym, że Zygmunt August sporządził testament w sposób niezgodny z oczekiwaniem społeczeństwa szlacheckiego, które zdecydowanie życzyło sobie, aby skarby ostatniego Jagiellona stały się własnością państwa. Zygmunt August bowiem, na mocy testamentu z 6 maja 1571 roku, cały swój majątek przekazał trzem siostrom, dając w ten sposób wyraz niechęci do kierowniczych gremiów sejmowych.

Jak bowiem inaczej wytłumaczyć fakt, że inwentarz skarbca koronnego z 1632 roku [4] zawiera jedynie mizerne resztki słynnego i niewątpliwie największego w Europie „skarbca tykocińskiego", zgromadzonego przez Zygmunta Augusta, oraz fakt, że wartość posagu Anny Wazówny wynosiła według ustaleń Jana Ptaśnika 4 mln talarów w srebrze, a w tym samych wyrobów złotniczych ponad 443 tysiące talarów w srebrze [5].

Nuncjusz papieski Bernardo Bongiovanni w swoich wspomnieniach

---

[3] *Testament Zygmunta Augusta,* oprac. A. Franaszek, O. Łaszczyńska, S.E. Nowik, Źródła do Dziejów Wawelu, 8, Kraków 1975. Wskazuje na to ogromna dysproporcja między skarbcem Zygmunta Augusta przekazanym Rzeczypospolitej a omawianym skarbcem, który stanowi zapewne kilkanaście procent sławnego tykocińskiego skarbca.

[4] Ossolineum — Biblioteka, sygn. 4764, 1—12; Revisia Skarbu Rzptej Korony Polskiej z Convocatiey Główney Warszawskiei w Roku 1632 po śmierci S. pamięci Króla Iego Mci Zygmunta III przed Electią Władysława IV przez Ich Mcwj Panów Revisorów niżei mianowanych w Krakowie dnia Wtórego Septembris odprawowaną: Aleksander Jan Tarło wojewoda lubelski, Krzysztof Koryciński, Sądecki, Nikolai Porembski zawichowski castelanowicz, Stanisław Witowski wielkorządca krakowski, Krzysztoph z Tęczyna Ossoliński podkomorzy sędomierski, Marcin Chełmski chorąży krakowski, Zygmunt Koniecpolski sędzia ziemski sieradzki, Hieronim Przyłęcki stolnik krakowski. Znajdują się ponadto dwie kopie, a właściwie dwa egzemplarze w.w. inwentarza skarbca koronnego: w Bibliotece Czartoryskich w Krakowie, sygn. 2730, s. 1—50 (tekst pisany w sposób luźny), a w Bibl. Nar. Mikrof. 11102, oraz drugi: w Bibliotece Łopacińskich w Lublinie, sygn. 1407. Egzemplarz inwentarza skarbca znajdującego się w Bibliotece Czartoryskich został częściowo wydany przez J. Ptaśnika w Sprawozdaniach z posiedzeń Komisyi Historyi Sztuki za czas od 1 stycznia do 31 grudnia 1906 roku („Sprawozdania z posiedzeń Komisyi do Badania Historyi Sztuki w Polsce", 9, 1915, s. LXXXIII—LXXXVII).

[5] J. Ptaśnik: *Spisanie kleynotów Xiężny Mości Neyburskiey, królewney polskiey, Anno Domini MDCXLV,* „Sprawozdania z posiedzeń Komisyi do Badania Historyi Sztuki w Polsce", 9, 1915, s. XCVIII—CX (Oryginał znajduje się w Bibliotece Czartoryskich pod sygn. 2730). *W Polskim słowniku biograficznym,* t. I, Kraków 1935, s. 134, w haśle: *Anna Katarzyna Konstancja (1651),* W. Czapliński podaje, że posag Anny Katarzyny Konstancji wynosił 243 tys. 333 talary. Informacja ta jest jednak niepełna. W. Czapliński oparł się bowiem na artykule — R. Hassencamp: *Der Ehebund der polnischen Princessin Anna Catharina Constantia mit Philipp Wilhelm von Pfalz — Neuburg und seine politischen Folgen,* zamieszczonym w czasopiśmie historycznym „Zeitschrift der Historischen Gesellschaft für die Provinz Posen", Posen 1894, s. 410—424, w której to pracy wysokość wyżej wymienionego posagu nie została określona w całości. Z tego artykułu zaczerpnięto cytowane niżej informacje o archiwaliach i wydawnictwach niemieckich.

z Polski bardzo obszernie omówił prywatny skarbiec Zygmunta Augusta, który mu król pokazywał. Oto jego relacja:

„Król lubi niezmiernie klejnoty i jednego dnia pokazywał mi je potajemnie, kryje się bowiem z niemi przed Polakami, nie chcąc, aby wiedzieli, że wydał ogromne sumy na ich zakupienie. Ma w swoim pokoju stół od ściany do ściany, na którym stoi szesnaście pudełek na dwie piędzi długości, półtora szerokości, napełnionych klejnotami. Cztery z nich, wartości 200 000 szkudów, przysłała mu matka z Neapolu, cztery inne sam kupił za 550 000 szkudów złota, między któremi znajduje się rubin Karola V, wartujący 80 000 szkudów złotych, tudzież jego model dyamentowy wielkości Agnus Dei, mający z jednej strony orła z herbem Hiszpanii, z drugiej dwie kolumny z napisem: plus ultra. Oprócz tego mnóstwo rubinów, szmaragdów ostrych i kwadratowych. W ośmiu pozostałych były starożytne, między innemi czapka pełna rubinów, szmaragdów i dyamentów, wartości 300 000 szkudów złotych. Widziałem słowem tyle klejnotów, ile w jednem miejscu zgromadzonych znaleźć nie spodziewałem się, z którymi weneckie i papieskie, które także widziałem, nie mogą iść w porównanie.

Oprócz srebra używanego przez króla i królową jest w skarbie 15 000 funtów srebra pozłacanego, którego nikt nie używa. Tu należą zegary wielkości człowieka z figurami, organy i inne narzędzie, świat ze wszystkimi ruchami niebieskimi, miednice, naczynia ze wszelkiego rodzaju zwierzętami ziemskiemi i morskiemi. Zresztą czasze złocone, które dają biskupi, wojewodowie, kasztelani, starostowie i inni urzędnicy, gdy są mianowani przez króla.

Na koniec 30 siodeł i rzędów na konie tak bogatych, iż nie podobna widzieć gdzie indziej bogatszych; że niektóre są ze szczerego złota i srebra, to nie zadziwia bynajmniej, wiedząc, że należą do takiego króla, lecz że zarazem są arcydziełami sztuki, temu by nikt nie uwierzył, kto nie widział. Pokazywano mi ubiory dla dwunastu paziów ze złotymi łańcuchy, z których każdy wart był 800 dukatów węgierskich, i wiele innych rzeczy rzadkich i kosztownych, które za długo byłoby wyliczać. W każdej sztuce król ma biegłych mistrzów: do klejnotów i rzeźby Jakuba z Werony" [6].

Podsumowując, nuncjusz stwierdził: „król lubi klejnoty, których ma więcej jak za milion czerw. złotych" [7].

---

[6] B. Bongiovanni: *Opisanie królestwa polskiego Bernarda Bongiovanni, biskupa kamerińskiego z roku 1560,* [w:] *Relacje nuncyuszów apostolskich*, t. I, Berlin — Poznań, 1864, s. 99—100.

[7] *Relacje nuncyuszów apostolskich,* t. I, s. 139 (cyt. za pracą — F. Kopera: *Dzieje skarbca koronnego czyli insigniów i klejnotów koronnych Polski,* Kraków 1904, s. 72—73. Późniejsze inwentarze udowadniają nam, że „słowa nuncyusza Bongiovanniego były prawdziwą relacją" (Kopera: *Dzieje...*, s. 73). W wyżej wymienionej pracy (na ss. 85—149) Kopera podejmuje próbę rekonstrukcji pełnego skarbca Zygmunta Augusta. Spis części sreber królewskich, pod nazwą: *Spisanie rzeczy i aparatów kościelnych po królu Imci pozostałych w Krakowie dnia 16 Junii 1574 roku,* znajduje się

Skarbiec koronny Rzeczypospolitej spisany w 1632 r., tzn. w okresie świetności państwa, był jednak skarbcem ubogim. Wartość jego mogła wynosić, licząc klejnoty koronne, sto kilkadziesiąt tysięcy czerwonych złotych [8].

Począwszy zresztą od przejęcia części spuścizny po Zygmuncie Auguście, skarbiec koronny stale ubożał. Powiększały się prywatne zbiory kosztowności panujących i ich rodzin, bogaciły się skarbce kościelne, do których obficie wpływały wota i zapisy testamentowe, wzrastały bogactwa magnatów i patrycjatu miejskiego. Skarbce państwowe pozostawały natomiast rodzajem depozytu narodowego, do którego nic nie dodawano, a czerpano z niego obficie w przypadku klęsk spadających na kraj. Również panujący zabierali z niego co cenniejsze obiekty w celu wyposażenia swojej rodziny.

W całym więc skarbcu koronnym znajdowało się około 1280 przedmiotów. Jednakże około połowy tych obiektów stanowiły bądź przedmioty drobne (np. „sztuczki" — samoistne ozdoby wykonane ze złota [9]), bądź nieoprawne w metal kamienie szlachetne, półszlachetne i perły. Tak więc przedmiotów zasługujących na uwagę było około 600.

Trudno też mówić o imponującej liczbie drogich kamieni i pereł zdobiących poszczególne obiekty lub znajdujących się w stanie oszlifowanym czy surowym. Diamentów było w skarbcu 650 (różnej wielkości), tablic diamentowych, w kilku przypadkach ogromnej wielkości, było 111 (oprócz tego 16 tablic diamentowych i rubinowych), 86 róż diamentowych, 13 fi-

---

w Gabinecie Archeologicznym Uniwersytetu Jagiellońskiego w *Wyjątku z Akt Dawnych w Archiwum Komis[yi] Rz[ądowej] Przy[chodu] i Skarbu znajdujących się* (Nr akt 343, rok 1574). Spis ten został wydany przez F. Koperę.

[8] W roku 1632 jeden czerwony złoty (zwany też dukatem) wart był 165 groszy (czyli 5,5 złp) w srebrze (zob. *Wielka encyklopedia powszechna ilustrowana*, t. XVII, Warszawa 1896, s. 257, hasło *Dukat*. Ponieważ w roku 1673 klejnoty koronne były już oszacowane na sumę 101 tys. 670 czerw. zł, należy sądzić, że chodzi tu także o regalia, tym bardziej że suma była tu podobna (zob. F. Kopera: *Dzieje skarbca koronnego czyli insigniów i klejnotów koronnych Polski*, Kraków 1904, s. 202).

Wartość klejnotów koronnych musiała wynosić ponad 100 tys. czerw. zł. Może o tym świadczyć dokument znajdujący się w Archiwum Głównym Akt Dawnych (*Dokumenty Pergaminowe*, sygn. 209) *z 17 I 1700 roku*, w którym Fryderyk III margrabia brandenburski i elektor upoważniał swoich przedstawicieli do zwrotu Rzeczypospolitej Elbląga i wzięcia klejnotów ze Skarbca Koronnego pod zastaw należnej mu sumy 300 tys. imperiałów. (Chodzi tu o nazywane tak talary, monety srebrne o wadze 27,4 g. Imperiał = „talar twardy albo bity zdaie się, że nazwisko to tylko w Polszcze dane było talarom z Niemiec pochodzącym", z łac. *imperialis*. Zob. S.B. Linde, *Słownik języka polskiego*, t. II, Lwów 1855, s. 204, hasło *Imperyał* w haśle: *Imperator*).

Inwentarze sreber królewskich z roku 1575 podał i przypisami opatrzył Feliks Kopera, [w:] „Sprawozdanie Komisyi do Badania Historyi Sztuki w Polsce", 6, 1900, s. 1, s. 73—76. Wymieniony spis jest kopią oryginału.

[9] Kunsztowność, misterność (zob. S.B. Linde, *Słownik języka polskiego*, t. V, Lwów 1859, s. 613, hasło *Sztuczka, Sztuczność*).

gur i 1 korona diamentowa. Rubinów skarbiec zawierał około 550, tablic rubinowych 62 i róż rubinowych 45. Szafirów było w zbiorach koronnych 71, tablic szafirowych 6. Szmaragdów natomiast skarbiec liczył 146 i tablic szmaragdowych 22. Ponadto skarbiec koronny zawierał 4 tabliczki koralowe oraz nie podaną dokładnie liczbę diamentów, róż diamentowych, rubinów i turkusów. Pereł, niejednokrotnie olbrzymiej wielkości, znajdowało się w skarbcu wawelskim ponad 1300.

Jak wynika z przedstawionego zestawienia, liczba drogich kamieni i pereł była niewielka. W posagu Anny Katarzyny Konstancji córki Zygmunta III i Konstancji Rakuskiej znajdowało się około 18 tys. samych pereł, nie mówiąc już o drogich kamieniach, a jego wartość w zakresie klejnotów mogła przewyższać wartość skarbca koronnego [10].

Jak wynika z podanej tu pracy, posag, który polska księżniczka otrzymała, składał się z bogatego skarbu srebra. Inwentarz tego srebra znajdował się w roku 1894 w Archiwum Państwowym w Düsseldorfie. Był to inwentarz srebra stołowego spisany w roku 1666, to jest w 15 lat po śmierci Anny Wazówny [11]. W wykazie tym znajdowało się 67 pozycji oznaczonych herbem polskim oraz napisem A.C.C.P.P.E.S. (Anna Catharina Constantia Principessa Poloniae et Sveciae), co dowodzi, że wchodziły w skład posagu. Niektóre egzemplarze były oznaczone obok herbu polskiego kapeluszem kardynalskim, co było dowodem, że stanowiły dar brata królewny, kardynała (od roku 1632) i króla polskiego (1648—1668) Jana Kazimierza.

Oprócz tego Władysław IV zapewnił swojej siostrze posag w wysokości 243 333 talarów, który miał być wypłacony w trzech ratach. Pierwsza rata została od razu wypłacona w czasie zaślubin, druga miała zostać uiszczona na Wielkanoc 1643 roku, trzecia zaś miała być zabezpieczona na hipotece dóbr reńskich [12].

Należy przy tym pamiętać, że poważna część omówionych tu przedmiotów, wchodzących w skład skarbca koronnego, znajdowała się aktualnie w zastawie.

Liczba drogich kamieni i pereł wchodzących w skład posagu córki Zygmunta III, Anny Katarzyny Konstancji, która w roku 1642 wyszła za mąż za Filipa Wilhelma, syna palatyna nadreńskiego, była znacznie wyższa niż ich liczba w omawianym skarbcu koronnym z 1632 roku. Przedstawiała się ona następująco: Diamentów różnej wielkości było tu 9134, tablic diamentowych 5. Ponadto 13 figur diamentowych, 3 krzyżyki, 3 zawieszenia, 2 orły oraz wykonane z diamentu wyobrażenie konia, myśliw-

[10] J.W., przypis 5.

[11] Staatsarchiv Düsseldorf: *Familliensachen,* nr 80, Urkunden und Aktenstücke, IV, s. 260, i I, s. 226.

[12] Inwentarz ten został wydany w „Jahrbuch des Düsseldorfer Geschichtenvereins", Bd. VIII, s. 109.

ca, wieprza, jelenia i gwiazdy. Rubinów było w omawianym spisie 4213, tablic rubinowych 95, róż rubinowych 2, ziaren rubinowych 57. Szafirów znajdowało się tu 34 (w tym 4 wielkie). Szmaragdów inwentarz wykazywał 63 (w tym 9 wielkich), wśród których był 1 ogromnej wielkości, tablic szmaragdowych było 30 (w tym 4 wielkie, wśród których jedna była szczególnie ogromnej wielkości). Pereł było aż 18393 (w tym 319 wielkich) [13].

Analizując skarbiec koronny należy pamiętać, że 92 specjalnie cenne obiekty zostały przez Zygmunta III zabrane ze skarbca głównie dla celów rodzinnych [14], a 40 takichże obiektów zostało zastawionych na potrzeby Rzeczypospolitej. Wiele z tych przedmiotów zaginęło.

Reasumując wypowiedziane już uwagi na temat spisu skarbca koronnego z roku 1632, przechowywanego w Krakowie, należy stwierdzić, że stanowił on niewielką część (zapewne 10—15%) słynnego skarbca Zygmunta Augusta, przekazanego państwu przez Annę Jagiellonkę. W związku z tym nasuwa się nieodparta refleksja, wzmocniona jeszcze wielkością posagu Anny Katarzyny Konstancji Wazówny, że poręczenie siostry i spadkobierczyni ostatniego z Jagiellonów z 1 V 1576 r. zostało zrealizowane tylko w małej części. Główna część skarbów Zygmunta Augusta została przypuszczalnie przekazana siostrzeńcowi jego i królowej Anny Jagiellonki, Zygmuntowi III Wazie.

Sukcesorkami wszystkich dóbr Zygmunta Augusta, ruchomych i nieruchomych, wymienionych jak i nie wymienionych w testamencie, zostały w równej mierze trzy siostry króla: Anna, Katarzyna żona Jana III króla Szwecji i Zofia żona Henryka księcia Brunświku. Zofia zmarła w r. 1575, a Katarzyna w 1584. Jest rzeczą trudną do stwierdzenia, czy nastąpiło jakiegoś rodzaju przekazanie ruchomości na rzecz obu tych sióstr.

Badając losy skarbca ostatniego z Jagiellonów skazani jesteśmy na poszlaki, gdyż niewątpliwie etapy przekazywania go do rąk Zygmunta III Wazy przez jego ciotkę Annę Jagiellonkę nie pozostawiły z pewnością żadnych śladów pisanych.

Należy zdawać sobie sprawę z tego, że wielu przedmiotów ze Skarbca Królewskiego należałoby poszukiwać w zbiorach magnackich, których właścicielom zostały one ofiarowane w celu zjednania sobie ich przychylności. Istnieje tu bardzo szerokie pole do ich identyfikacji, zarówno w inwentarzach ruchomości, jak i kolekcjach dzieł sztuki.

Niewyczerpany jeszcze został temat dotyczący zamiłowań kolekcjonerskich ostatniego Jagiellona.

Niezmiernie ciekawym problemem jest także porównanie skarbca polskiego monarchy ze skarbcami innych władców europejskich.

---

[13] J.W., przypis 5.

[14] W większości były to jednak przedmioty drobne.

STANISŁAW ŻYCIŃSKI

THESAURUS REGNI POLONIAE IN CRACOVIA 1632 CONTRIBUTION TO THE LOT OF THE KING SIGISMUND AUGUSTUS' TREASURY

Summary

Sigismund Augustus' treasury had the reputation of being, especially within the realm of jewellery, the richest one among all European rulers. In accordance with legal records issued after the king's death, belongings which went to the making of this treasury, should be in the State Treasure. However, the inventory of royal treasury from 1632 indicates that only a small part of once famous the so-called 'Tykocin Treasury' was turned over to Rzeczpospolita (the Republic).

It is characteristic that the value of royal treasury from 1632 estimated on the basis of inventory of belongings, approximated the value presented by objects of goldsmithery which were a part of Anna Katarzyna Konstancja's dowry. She was Sigismund III Vasa's daughter. It is hard to believe that Sigismund III Vasa could give his daughter such a rich dowry without taking anything from the treasury presenting the value of much more than one million ducats, probably ten times richer than the afore-mentioned royal treasury — the private treasury of the last of the Jagiellonians.

СТАНИСЛАВ ЖИЦИНЬСКИ

THESAURUS REGNI POLONIAE IN CRACOVIA 1632 К ВОПРОСУ О СУДЬБАХ СОКРОВИЩНИЦЫ КОРОЛЯ СИГИЗМУНДА АВГУСТА

Резюме

Сокровищница Сигизмунда Августа считалась самой богатой среди европейских властелинов, особенно в сфере драгоценностей. Согласно законным актам, изданным после смерти короля, его имущества должны найтись в государственной сокровищнице. Тем временем, инвентарь королевской сокровищницы из 1632 года показывает, что только небольшая часть известной когда-то, так называемой „тыкоцинской сокровищницы" была передана Речи Посполитой.

Характерно, что ценность королевской сокровищницы оцененная на основании инвентаря имуществ, была близка стоимости объектов ювелирного искусства, входящих в состав приданого Анны Екатерины Констанции, дочери Сигизмунда III Вазы.

Трудно предполагать, чтобы Сигизмунд III мог дать своей дочери такое богатое приданое, не почерпнув из частной сокровищницы последнего из Ягеллонов, стоимость которой значительно превышает миллион дукатов, то есть она на десять раз богаче указанной здесь королевской сокровищницы.